Vie au Grand Air

15 AVRIL 1921. — NUMÉRO 864
DIRECTION : 90, CHAMPS-ÉLYSÉES
PUBLICITÉ : Sté Nlle DE PUBLICITÉ
11, Boulevard DES ITALIENS, PARIS

LE NUMÉRO : QUATRE FRANCS
ÉTRANGER PORT EN PLUS
ABONNEMENTS POUR 12 NUMÉROS
FRANCE, 44 Fr., ÉTRANGER, 60 Fr.

PENDANT LE CROSS COUNTRY NATIONAL

La saison de cross, si chargée cette année, s'est terminée le dimanche 6 mars, jour du Championnat de France de Cross Country. Cette épreuve se disputa sur l'hippodrome de la Courneuve, sur une distance de 16 kil. 500. Les meilleurs coureurs de France prirent le départ. Sur notre document on remarque, de gauche à droite : Vignaud, Duquesne, Manhès, G. Heuet et Corlet. Le champion de Paris, Corlet, du C. A. S. G., remportait la victoire devant Duquesne, de Rouen et Vignaud, du R. C. F., couvrant le parcours dans le temps superbe de 56 m. 38 s. Dans le classement par équipes, le C. A. S. G. totalisait 62 points contre 64 au R. C. F.

Tous droits de reproduction et de traduction réservés pour tous pays, Copyright, Avril 1921, by Librairie Hachette, Paris.

DIRECTEUR-FONDATEUR : PIERRE LAFITTE

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

LES GRANDES ENQUÊTES DE LA "VIE AU GRAND AIR"

COMMENT JE SUIS VENU AU SPORT (1)

Nous continuons l'importante série que nous avons commencée dans le dernier numéro de la *Vie au Grand Air*. Nous avons demandé aux plus grands champions de nous rappeler leurs débuts et de nous dire par quelle suite de circonstances ils se sont consacrés au sport où ils se sont couverts de gloire.

BONNARDEL VINT A L'ASSOCIATION A 12 ANS

L'international de football association Bonnardel, l'un de nos plus remarquables joueurs, étoile du Red-Star, est un vieux pratiquant du ballon rond :

C'est à l'ambiance que je dois ma vocation, mes parents habitant Joinville-le-Pont, pays sportif s'il en fut. J'avais douze ans et, tous les dimanches, j'allais voir évoluer les équipes sur le champ de courses de Vincennes. Deux surtout me passionnaient : le Gallia-Club pour l'association et l'Association Sportive Française pour le rugby. Lequel des deux sports préférais-je ? Je ne sais trop.

Imitant les grands, mes camarades et moi jouions soit au rugby, soit à l'association, avec, en fait de ballon, un sac de toile bourré de papier. Enfin, grand'mère me fit cadeau d'un vrai ballon et les parties devinrent plus animées... parfois trop, car la partie dégénérait en pugilat.

J'avais quinze ans quand je résolus de faire partie d'une équipe organisée. Mais que devais-je choisir ? Association ou rugby ? Ce sont mes camarades qui me décidèrent. Ils avaient monté une équipe et s'étaient groupés sous les couleurs du Cercle Athlétique socialiste de Charenton (2e équipe), mais il leur manquait un joueur et c'est à moi qu'ils pensèrent.

Tous les jours entre midi et 1 heure, avant la rentrée des classes nous jouions avec mon ballon. Or, un jour, Clavel, qui est encore avec moi au Red Star, l'envoya dans la figure de la fille du commissaire de police. Le lendemain, à la même heure, un agent vint troubler notre partie et confisqua notre ballon. Qu'allaient dire mes parents ? Clavel supplia l'agent. Dans la crainte d'un refus, je décrochai le précieux engin du portique des pompiers où il avait été attaché et me sauvai. Nous n'en continuâmes pas moins à jouer tous les jours, mais dès que nous apercevions la silhouette triangulaire, nous nous éclipsions.

BONNARDEL.

CHARLEMONT ÉLÈVE de SON PÈRE

Le maître de la boxe française, Charlemont, grand défenseur et virtuose de la méthode nationale, fut l'élève de son père, ce qui ne l'empêcha pas de se consacrer en même temps aux beaux arts :

C'était avant 1870. Mon père, qui fut le propagateur de la boxe en France, me fit faire des exercices dès mon plus jeune âge et surtout de la boxe française dans laquelle il excellait. Dès deux ans et demi, alors que je me tenais à peine sur mes deux jambes, j'apprenais à me tenir en équilibre sur une seule. A trois ans, je faisais mes débuts dans une démonstration de boxe française avec mon père.

Plus tard, de dix à douze ans, au cours de séances publiques, je livrais des assauts pugilistiques, je faisais des démonstrations de boxe et de canne, je gagnais même une minuscule médaille dans un match de lutte. Ce fut la première, je la conservai précieusement.

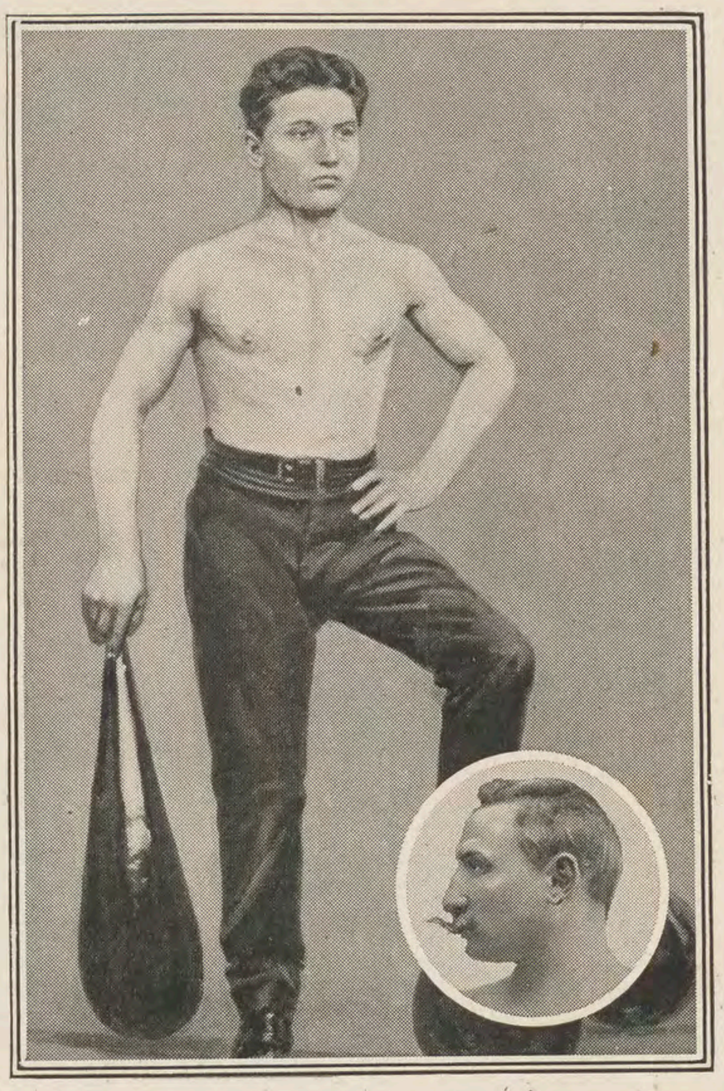
Cependant, mon père, ne me destinant pas au professorat, me fit travailler la sculpture que je n'ai d'ailleurs jamais délaissée complètement, puisque j'ai exposé plusieurs fois au Salon des Artistes français (dont je fais partie) et à la Société nationale des Beaux-Arts.

J'ai choisi la carrière sportive parce que j'aimais les exercices par-dessus tout, que j'avais développé mes aptitudes grâce à eux et que je voulais me faire un nom. Je fis aussi beaucoup de gymnastique aux agrès. A vingt ans, je dirigeais, comme moniteur-chef, la Société de gymnastique l'Amorosienne, au gymnase Heiser (ancien gymnase Paz) qui se trouvait rue des Martyrs, à côté de ma salle actuelle. J'y enseignais également la boxe et c'est là que je commençai à former Castérès, longtemps mon rival et toujours mon ami, ainsi que d'autres élèves, dont quelques-uns, malgré leur âge, continuent à pratiquer l'excellent exercice qu'est la boxe française.

Un jour — j'avais vingt-quatre ans — le marquis de Queensberry, qui réglementa la boxe anglaise, étant de passage à Paris, vint assister à un de mes assauts. Il n'avait aucune idée, comme la plupart des Anglais d'ailleurs, de notre méthode nationale. Aussi, le lendemain, voulant se rendre compte par lui-même, il me fit demander de faire un assaut avec lui. Nous nous rencontrâmes à la salle d'armes Gamoty. Il avait amené plusieurs amis anglais et américains qui s'amusèrent énormément, car, à peine en garde, d'un chassé-croisé au corps, je l'envoyais rouler à terre et, pendant les quelques minutes que dura la rencontre, mes coups chassés, mes coups de pied bas portaient comme sur un mannequin, mon adversaire n'ayant aucune idée des attaques dont il pouvait être victime.

A la suite de cette historique démonstration, je fus demandé par le Pelican Club de Londres, société aristocratique, pour y faire des démonstrations et assauts avec Castérès. Au début, les Anglais rirent de cette méthode de jambes, puis, voyant que c'était autre chose que de la danse, ils s'y intéressèrent et se passionnèrent. A chacune de nos exhibitions, ce fut un succès considérable. Au cours de ce voyage, fatigué par une nuit blanche dans un lit inconfortable et par une journée d'aviron, je fis mon premier combat contre un boxeur anglais, après ma démonstration. Mon adversaire, pourtant réputé, regretta vite son défi, car il fut plus souvent répandu au sol qu'il ne se tint debout devant moi. Et la soirée se termina triomphalement pour la méthode française... et pour moi.

CHARLEMONT.



CHARLEMONT, A 16 ANS

Fils d'un célèbre professeur de boxe française, Charlemont, le maître incontesté de ce sport, pratiqua la méthode nationale dès l'âge de 3 ans, ce qui ne l'empêcha pas d'être un sculpteur.

LE SAUT QUI DÉCIDA DE LA CARRIÈRE DE GÉO ANDRÉ

L'athlète complet Géo André, dès son plus jeune âge, sans faire à proprement parler du sport, réussissait, par ses fougueux exercices physiques, à déchirer quelques culottes !

Jusqu'à neuf ans, j'ignorais tout du mot sport. Je n'eus jamais sous mes yeux d'enfant le moindre exemple. Seulement, j'étais remuant, j'aimais beaucoup jouer et me battre et j'avais la fâcheuse habitude d'user outrageusement mes fonds de pantalon. Puis les circonstances amenèrent mes parents à me confier, près de Lausanne, à un collège situé en pleine campagne, au bord du lac de Genève. Ouchy n'était alors qu'un tout petit port entouré de grands champs. L'institution, composée surtout d'Anglais et d'Américains, était très sportive : football association, tennis, rowing, natation, cricket, etc. y étaient en honneur. Il y avait un superbe gymnase couvert où, l'hiver, nous allions trois fois par semaine. Légèrement dépaysé au début, je me révélais bientôt comme un fervent de l'association et commandais, à dix ans et demi, l'équipe des juniors. Je fus même exceptionnellement choisi à plusieurs reprises pour faire partie de l'équipe 3e senior : quel honneur ! J'apprenais tout seul à monter à bicyclette, à nager et à patiner. A onze ans, je pratiquais tous ces sports, auxquels j'ajoutais le ski, la luge et le rounders, jeu rappelant le base-ball. Je n'étais pas un champion, certes, mais je prenais l'habitude du plein air et des sports.

J'étais d'un naturel batailleur et mon grand amour de tous les exercices physiques me rendait redoutable même pour mes camarades plus âgés que moi, auxquels je m'attaquais avec délice.

Je me rappelle mon admiration pour le fils du général Narvaez, alors Président de la République de Colombie. Ce jeune homme de dix-sept ans avait comme spécialité le saut en hauteur avec élan. C'était une joie de me rendre au gymnase et d'attendre mon tour de sauter, avec tremplin, bien entendu. Manuel Narvaez était le champion. Il franchissait au moins 1 m. 60. Quant à moi, je parvenais, de face, à être le plus fort de ma section. Un jour, Narvaez venait de battre son record, sous nos yeux éblouis. Je ne sais quelle folie ambitieuse me prit. Je demandai que l'on en baissât pas la corde, pris un élan favorable, ne me rendis pas exactement compte de ce qui se passait et me retrouvai, étalé dans le sable, après avoir franchi l'obstacle. Quelle joie en me relevant et quelle fierté en revenant parmi mes

(1) Voir le nº 863 de la *Vie au Grand Air*.

GEO ANDRÉ A 15 ANS
C'est à 15 ans que Géo André commença à se faire remarquer surtout dans le saut en hauteur, dans une institution, en Suisse.

GEORGES POUILLY, A 16 ANS
Le champion et recordman de France de natation s'est livré au sport où il brille, à la suite d'accidents oú il faillit se noyer.

Mlle LIÉBARD EN 1919
Mlle Suz. Liébard, l'athlète complète, pratique presque tous les sports depuis son enfance, mais se révèla au public en 1919.

GABRIEL POULAIN, A 11 ANS
L'ancien champion du monde cycliste gagna sa première course à l'âge de 10 ans et ne cessa plus de totaliser les succès.

petits camarades béats d'admiration ! L'on voulait toucher la corde, je m'y opposais et lorsqu'il fallut quitter le gymnase, j'avoue avoir eu un crève-cœur de laisser cette précieuse ficelle qui m'avait valu tant de gloire !

Géo ANDRÉ.

POUILLEY... ET SES NOYADES

Georges Pouilley, champion et recordman de France, notre meilleur nageur, peut parodier le proverbe selon lequel c'est en forgeant qu'on devient forgeron. C'est en se noyant que Pouilley devint triton :

Je suis né à Remiremont, dans les Vosges. A six ans, faisant l'école buissonnière et allant me baigner dans la Moselle, je faillis me noyer ; à douze ans, à Paris, à la piscine Ledru-Rollin, un camarade me pousse dans le grand bain, je bois une « bonne tasse » et une perche opportune m'empêche de couler. Une troisième fois, j'étais sur le point de connaître un sort pareil. Je jurais que j'apprendrais à nager.

D'une corpulence au-dessous de la moyenne, d'un tempérament chétif, à tout instant malade, j'étais émerveillé des prouesses des « as » de la natation. J'entrais alors à une jeune Société, le Swimming Club de Paris et, en quelques mois, les compétents dirigeants m'apprenaient la simple brasse et les nages de course.

A seize ans, je finissais second de la Coupe de Noël, épreuve que je viens de gagner à dix et onze ans d'intervalle. J'avais dix-sept ans, lorsque je fus pris par Peyrusson qui me dirigea.

Je battais mon premier record de 100 mètres (U. F. N.) et, l'année suivante, je gagnais mon premier championnat de France. A dix-neuf ans, je rencontrais David Billington, à Magic-City, et n'étais battu que d'un cinquième de seconde.

Notez que depuis que je me suis consacré à la natation, ma santé est devenue excellente et mon corps s'est développé normalement.

Je terminerai par un souvenir de régiment : en août 1914, au début de la guerre, je faisais mes classes au 36e d'infanterie. On demande au rapport deux maîtres baigneurs. Je me fais inscrire. L'après-midi, à la baignade, exhibition des concurrents devant un vieux capitaine. Mon tour vient. Je fais un 50 mètres en crawl, à pleine vitesse. Je remonte, assez flatté, attendant les félicitations, mais, à ma stupéfaction un peu vexé, j'entends le capitaine me refuser l'emploi de maître baigneur, sous prétexte que je ne savais pas nager, car «j'éclaboussais trop d'eau » (*sic*).

Georges POUILLEY.

Mlle LIÉBARD, SPORTSWOMAN DE NAISSANCE

Mlle Suzanne Liébrard, qui est l'une des plus admirables apôtres du sport féminin, grâce aux performances qu'elle a obtenues, fut toujours convaincue des bienfaits des exercices physiques :

Le sport ? Je crois bien l'avoir pratiqué dès ma plus tendre enfance. Je n'aimais guère que les jeux de plein air, où la course et les sauts occupaient la première place. Que de parties de cerceau ai-je faites, des après-midi entiers à courir en compagnie de mes frères !

Et le saut à la corde ? J'affolais la maîtresse d'école pendant toute la durée des récréations, je sautais tellement qu'elle craignait pour ma santé : « Cette enfant est folle, disait-elle, elle va se décrocher le cœur ! » Oh ! non, tout se passait bien et, aujourd'hui encore, tout est bien attaché.

J'ai plaisir à me rappeler les championnats d'athlétisme de 1919, où je remportais quatre titres de « champion » et deux secondes places. Quelques jours plus tard eurent lieu les championnats de basket-ball, ceux de natation et de plongeon (encore une victoire !) Je pris part à tous, au grand émoi de certaines gens qui me voyaient déjà épuisée. C'est à ce moment qu'un docteur, très connu dans le monde sportif, exprima le désir d'examiner soigneusement mon état général. Lui aussi craignait pour le cœur. Il ne put que constater l'excellente condition de ce précieux organe et déclara qu'il pouvait parfaitement supporter l'avalanche d'épreuves athlétiques auxquelles je le soumettais.

Je puis dire que je n'ai jamais choisi tel ou tel sport. Je les pratique en grand nombre et, si je réussis parfois mieux dans l'un, c'est que j'y suis plus particulièrement douée. Je ne désire nullement me spécialiser, faisant des exercices physiques uniquement pour me distraire et améliorer ma santé. Aussi je n'en veux abandonner aucun.

Bien malgré moi, depuis un an, j'ai dû rester à peu près tranquille. Je ne fis que quelques 300 mètres, seule course possible depuis un accident banal et très douloureux. Je réussis même à battre mon propre record en l'abaissant à 46 s. 3/5, ce qui me fait espérer, pour cette année, un bon classement, si je peux suivre les bons entraînements sportifs qui m'ont tant manqué depuis longtemps.

Suzanne LIÉBRARD.

LES 40 SOUS DE GABRIEL POULAIN

Gabriel Poulain, l'homme au maillot vert, le champion incontesté de la piste, le plus fin tacticien de la course cycliste, fut également pilote avant et pendant la guerre. Comme inventeur, il rendit des services éminents que la stricte équité aurait dû faire récompenser de la Légion d'honneur, oubli qui sera sans doute prochainement réparé. Il fut enfin à l'avant du progrès, dans ses essais d'aviette. Pour le moment, il est commerçant dans les fournitures d'automobiles à Rouen, mais... ne reviendra-t-il pas à ses anciennes amours ?

Je pourrais presque dire que je savais faire du vélo avant de marcher. Je n'y avais aucun mérite : mon père, fabricant de cycles, était un passionné du sport. Et je l'accompagnais dans ses déplacements, lorsqu'il allait voir ses coureurs disputer des épreuves dans la région.

J'avais dix ans. J'étais parti, un dimanche, avec mon père et des Sociétés cyclistes pour aller dans la forêt de Blain, où il y avait réunion. Le trajet représentait une quarantaine de kilomètres. A notre arrivée, j'apprends qu'une course d'enfants est organisée. Vite, je demande l'autorisation paternelle pour y prendre part. Je finis, non sans peine, par l'obtenir et m'aligne contre les... enfants, admis jusqu'à seize ans. Le parcours comprenait la route, de 800 mètres de long, avec virage autour d'un poteau. Il fallait faire quatre tours. Je pars et gagne avec la plus grande aisance.

Le premier prix consistait en une bonbonnière... ou 2 francs, à choisir ! Je réclamai, sans hésitation, les 40 sous. Lorsque je les eus dans la main, je ne pouvais croire que cette fortune m'appartenait. Je regardais et manipulais sans cesse cette précieuse pièce. Dans la crainte de la perdre, je finis par la confier à mon père. Mais j'avais peur et, tout le long du trajet du retour, je lui demandais : « Papa, as-tu toujours mes 2 francs ? Regarde bien si tu ne les as pas perdus ! »

C'est ainsi que je devins professionnel ! Ah ! mes 40 sous, nulle victoire, même dans le championnat du monde, ne me procura plus de joie !

Gabriel POULAIN.

(A suivre.)

Automobile

L'INFLUENCE DU CINQUIÈME DE SECONDE

Par Henri PETIT

LES MÉTHODES ACTUELLES EMPLOYÉES POUR MESURER LES GRANDES VITESSES DES AUTOMOBILES ET SURTOUT DES AÉROPLANES SONT ABSOLUMENT DÉSUÈTES, ELLES NE DONNENT QU'UNE APPROXIMATION DÉRISOIRE. NOTRE COLLABORATEUR MONTRE, DANS CET ARTICLE, QUE TOUS LES RECORDS OFFICIELS DE VITESSE SONT ENTACHÉS D'UNE INCERTITUDE DE PLUSIEURS KILOMÈTRES A L'HEURE

Les progrès dans la locomotion aérienne et la locomotion sur route se sont manifestés principalement dans la voie des plus grandes vitesses. On atteint maintenant sur terre des vitesses de l'ordre de 250 kilomètres à l'heure. Comment ces vitesses sont-elles mesurées ? Toujours avec le bon vieux système d'autrefois, du chronomètre au cinquième de seconde qui lui n'a fait absolument aucun progrès et dont l'emploi, ainsi que nous allons le montrer tout à l'heure, donne une précision absolument illusoire.

Plusieurs de nos lecteurs vont certainement se récrier — et en particulier ceux qui possèdent des chronomètres de précision — les chronomètres actuels ne marchent-ils pas, en effet, d'une façon impeccable, et n'a-t-on pas réalisé avec eux de véritables instruments de précision, dignes de nos laboratoires ?

Nos lecteurs ont raison, mais nous prétendons tout de même ne pas avoir tort. En ce qui concerne la précision des appareils qui mesurent le temps, il s'agit de s'entendre.

Les montres, dont les chronomètres ne sont que des perfectionnements, ont été établies tout d'abord pour servir aux usages civils, c'est-à-dire pour remplacer les indications souvent trop vagues des cadrans solaires.

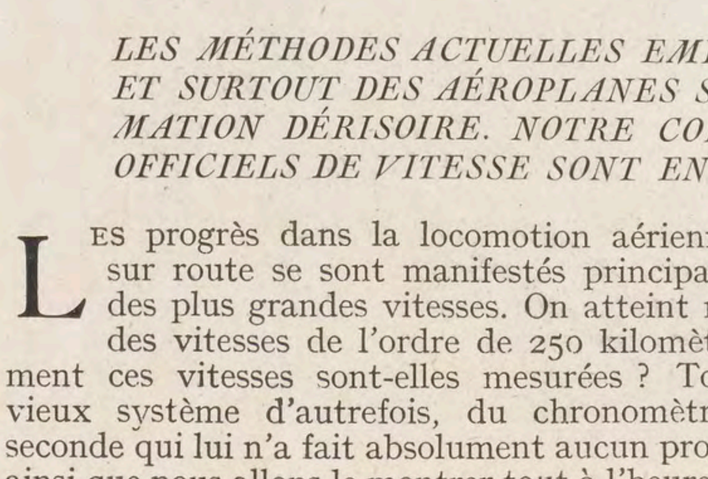


Fig. 1. — Courbe donnant l'erreur correspondant à 1/5 de seconde, quand la vitesse est mesurée sur une base de 1 kilomètre.

Bientôt, le perfectionnement obtenu dans la construction de ces instruments permit d'envisager leur emploi à bord des navires pour déterminer avec précision la longitude. Il s'agissait, pour les chronomètres de marine, de posséder une régularité de marche suffisante pour ne pas donner, même au bout de plusieurs mois de fonctionnement, un écart qui, traduit en degrés terrestres, fut de nature à donner au capitaine du navire des indications erronées sur la position de son bâtiment.

Le problème était donc fort difficile puisque, en somme, on demandait à une montre de ne pas varier, par exemple, d'une minute pendant un mois de fonctionnement — ou même davantage — ce qui correspond à une précision qui approche du cinquante millième.

Nos horlogers ont d'ailleurs résolu ce difficile problème, et les chronomètres qu'ils soumettent chaque année au contrôle de l'Observatoire sont des instruments pratiquement parfaits.

Cela veut-il dire qu'ils sont aussi bons pour mesurer les vitesses de véhicules ? Nous allons montrer que le problème est tout autre.

Les montres dont se servent nos chronométreurs officiels sont pourvues de toutes les garanties et accompagnées de bulletins de l'Observatoire qui constatent que leur marche est pratiquement parfaite. Cela c'est bien entendu, mais nous allons voir que c'est tout à fait inutile.

Ces chronomètres possèdent, en effet, comme organe principal pour le problème qui nous occupe, une grande aiguille qui fait un tour du cadran en soixante secondes et qui se déplace trois cents fois pour chaque tour du cadran, c'est-à-dire qui change de position tous les cinquièmes de seconde, soit cinq fois par seconde. *Il est donc matériellement impossible, au moyen d'un chronomètre, de déterminer une durée avec une précision supérieure au cinquième de seconde.*

L'aiguille d'un chronomètre ne se déplace pas, en effet, d'une façon continue dans son mouvement : elle se déplace par saccades, c'est-à-dire qu'elle saute très brusquement, en un temps qui est de l'ordre de un quinzième ou de un vingtième de seconde, d'une position à la position immédiatement consécutive, et que là elle reste immobile pendant un certain temps, de telle sorte que, pratiquement, on peut admettre, pour mieux faire comprendre les choses, que le déplacement de l'aiguille est instantané d'une position à l'autre, et qu'elle reste immobile à chaque position pendant le cinquième d'une seconde.

Mesurer un temps avec un chronomètre au cinquième de seconde est donc tout à fait comparable à l'opération qui consisterait à effectuer une pesée avec une balance qui n'est sensible qu'au gramme, par exemple. Cette sensibilité de la balance peut d'ailleurs être suffisante dans bien des cas, mais dans bien des cas aussi elle est beaucoup trop faible.

Si nous voulons, par exemple, acheter 1 kilogramme de beurre qui coûte 15 francs et si le marchand pèse ce beurre au moyen de sa balance qui n'est sensible qu'au gramme, il peut nous donner au lieu de 1 kilogramme, soit 999 grammes, soit 1.001 grammes qui, traduits en argent correspondent à une valeur de 14 fr. 985 ou 15 fr. 015. Quoi qu'il en soit du résultat de la pesée, nous lui donnons 15 francs estimant que les 15 millimes d'écart en plus ou en moins sont insignifiants, eu égard à la valeur de la marchandise.

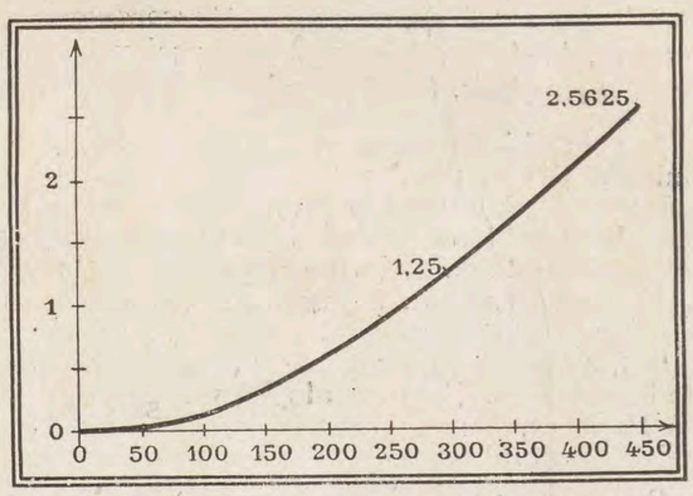


Fig. 2. — Courbe donnant l'erreur correspondant à 1/5 de seconde, quand la vitesse est mesurée sur une base de 4 kilomètres.

Nous serions probablement plus difficiles, et nous y regarderions de plus près, si, au lieu d'acheter du beurre, nous voulions faire peser, par exemple, de l'or. En ne prenant pour celui-ci que le cours d'avant-guerre, notre kilogramme d'or vaudrait environ 3.000 francs : l'incertitude de pesée de 1 gramme correspondrait donc à notre détriment ou à notre avantage à une somme de 3 francs.

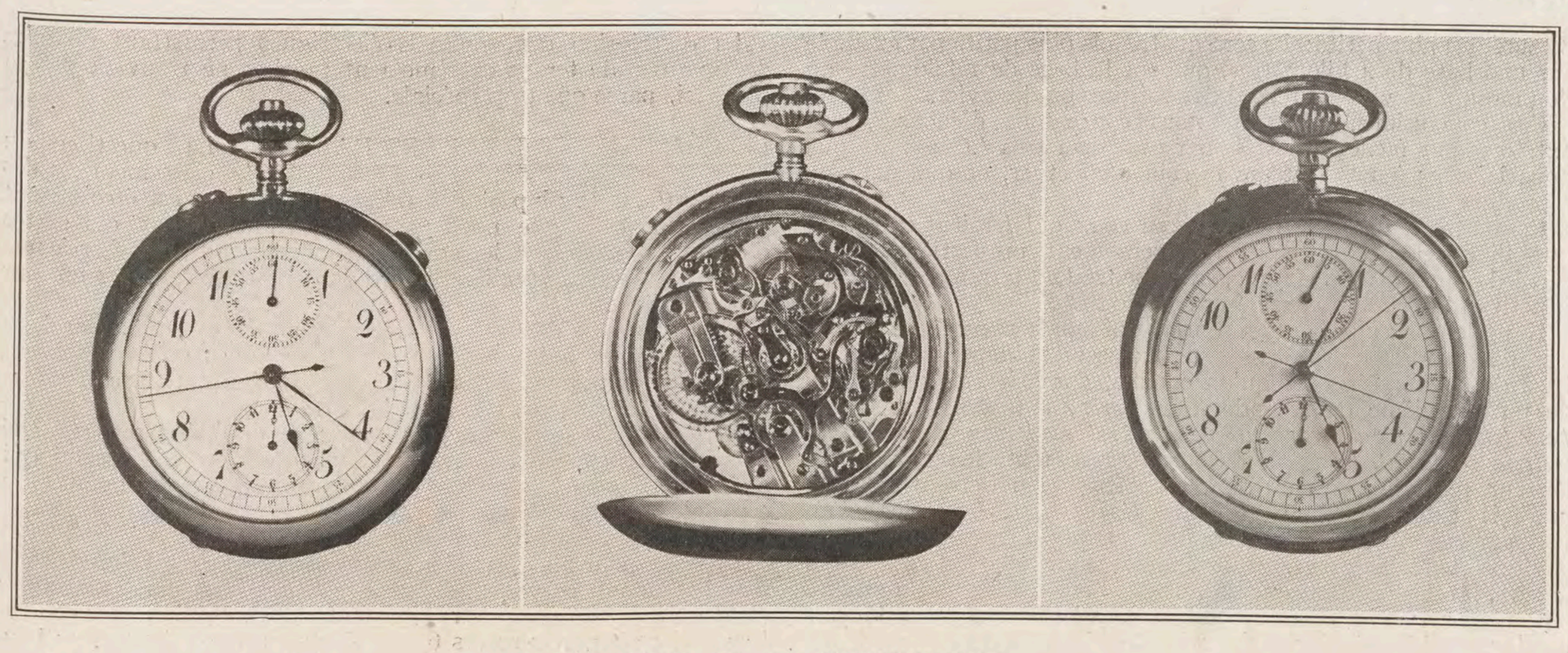
L'écart devient encore plus énorme si l'on cherche à déterminer le poids d'une marchandise de très grande valeur, du diamant par exemple : il ne viendrait évidemment à l'idée de personne de peser du diamant avec une balance dont la précision ne dépasse pas le gramme.

Or, en mesurant les vitesses actuelles des automobiles et des aéroplanes avec des chronomètres au cinquième de seconde, nous ne faisons. ni plus ni moins, que de peser du diamant avec une balance d'épicier.

COMMENT FONCTIONNE UN CHRONOMÈTRE

Quelques mots sur le fonctionnement d'un chronomètre ne sont peut-être pas inutiles pour éclairer quelque peu notre lanterne. Un chronomètre comprend, ainsi que nous l'avons dit, comme organe principal pour l'objet qui nous occupe, une aiguille qui change de place tous les cinquièmes de seconde. En réalité, cette aiguille se dédouble en deux : l'une qui décrit toujours son mouvement et qu'on n'arrête jamais, et l'autre dite « dédoublante » que l'on peut immobiliser à volonté.

Pour chronométrer un coureur qui doit parcourir un tour de



LE MÉCANISME DE LA DEDOUBLANTE

L'aiguille des secondes est commandée par le poussoir placé au centre de la couronne du chronomètre. La dédoublante est immobilisée par une pression sur le bouton latéral. Une deuxième pression sur ce bouton libère la dédoublante qui vient alors rejoindre l'aiguille des secondes dans son mouvement. Les minutes sont indiquées par l'aiguille du petit cadran supérieur, qui fait un tour en 60 minutes, ou en 30 minutes, suivant les modèles de chronographes. Dans le chronographe représenté ci-dessus, la petite aiguille du cadran inférieur compte les heures. Le temps marqué par la dédoublante se lit ici : 0 heure 4 minutes 8 secondes 1/5. La figurine du milieu représente le mouvement du chronographe ; on distingue, au centre, les pinces qui, commandées par le bouton, viennent immobiliser la dédoublante, au moment où le doigt agit sur le bouton latéral.

piste, par exemple, le chronométreur se place en un point de la piste et appuie sur le bouton qui immobilise la dédoublante au moment où le coureur passe devant lui. Il lui est facile alors de lire sur le cadran la division occupée par la dédoublante qui est immobile. Il note cette lecture et remet d'un deuxième coup de bouton sa dédoublante en marche : elle rattrape immédiatement l'aiguille principale et l'accompagne de nouveau dans son mouvement.

Quand le coureur passera une deuxième fois devant le chronométreur, son tour de piste achevé, celui-ci appuiera une deuxième fois sur le bouton de son chronomètre et fera une deuxième lecture sur sa dédoublante immobilisée. Le temps mis officiellement pour parcourir le tour de piste est donné par la différence des deux lectures.

Examinons d'un peu plus près ce qui s'est passé au moment où le chronométreur a immobilisé sa dédoublante.

Celle-ci, ainsi que nous l'avons dit, saute de cinquième en cinquième de seconde en restant immobile à chacune de ses positions successives. Si nous admettons, ce qui n'est pas tout à fait vrai, ainsi que nous le verrons dans un instant, que le chronométreur immobilise sa dédoublante au moment précis où le coureur passe devant lui, le chronométreur ne pourra donc nous donner que l'indication suivante : celle du cinquième de seconde *pendant lequel* le coureur a passé.

Si, en effet, le chronomètre marque à cet instant 1 m. 3 s. 2/5, cela voudra dire que le coureur a passé entre 1 m. 3 s. 2/5 et entre 1 m. 3 s. 3/5, d'où une incertitude qui peut atteindre un cinquième de seconde sur chacune des lectures.

Si la première fois le coureur a passé au commencement du cinquième de seconde sur lequel la dédoublante a été immobilisée, et la deuxième fois à la fin du cinquième de seconde, on voit que l'erreur totale commise à son détriment est voisine de deux cinquièmes de seconde.

Toute mesure de vitesse se fait par la différence de deux lectures : donc toute mesure de vitesse sera entachée d'une incertitude qui peut aller jusqu'à deux cinquièmes de seconde, et cela, *quelle que soit la précision du chronomètre, et quelle que soit l'habileté du chronométreur.*

Mais la dextérité du chronométreur va ici intervenir. Nous avons supposé, en effet, que la dédoublante était immobilisée au moment précis où passe le coureur, or, en réalité, il n'en est jamais ainsi.

Au moment, en effet, où le coureur passe devant lui, le chronométreur, qui a repéré sur le sol une ligne ou un alignement fictif, perçoit avec son œil le passage du coureur. La sensation visuelle se transmet à l'organe central qui transmet à son tour aux nerfs qui commandent les muscles de l'index du chronométreur de se contracter pour agir sur le bouton. A ce moment. le doigt du chronométreur commence à se déplacer, la pulpe de la phalangette s'écrase sur le bouton jusqu'à ce que, la pression étant assez forte, celui-ci fasse agir le déclic.

Il se passe donc un temps appréciable entre le moment où le coureur passe réellement devant le chronométreur et le moment où la dédoublante se trouve immobilisée sur le cadran de la montre : ce temps est désigné scientifiquement sous le nom *d'équation personnelle* de l'opérateur. Il dépend, en effet, essentiellement de l'opérateur lui-même et des circonstances dans lesquelles celui-ci se trouve.

Plus l'équation personnelle de l'opérateur est faible, meilleur est réputé l'opérateur en question.

Si c'est le même opérateur qui fait tous les chronométrages, peu nous importe la durée de son équation personnelle ; ce qu'il nous faut, c'est être certain que cette équation personnelle a toujours la même valeur en toutes circonstances : comme les mesures se font, ainsi que nous l'avons dit, *par différence des lectures*, l'équation personnelle est éliminée si elle est toujours semblable à elle-même.

Dans l'exemple simple que nous avons choisi (coureur qui tourne sur une piste) un seul chronométreur opère ; mais, dans la réalité, lorsque les épreuves ont lieu en ligne droite, il y a toujours deux chronométreurs, l'un sur la ligne de départ, l'autre sur la ligne d'arrivée.

Comme leurs équations personnelles ne sont jamais identiques, on peut admettre que la différence de ces équations se traduira par l'incertitude supplémentaire de un cinquième de seconde sur la mesure du temps.

Finalement donc, l'incertitude, dont sont frappées toutes les mesures de temps effectuées par des chronométreurs différents, *atteint trois cinquième de seconde.*

L'INFLUENCE DES ERREURS SUR LE RÉSULTAT DES MESURES

L'influence de cette incertitude sur le résultat de la mesure obtenue sera évidemment d'autant plus grande que le temps total qu'aura duré le trajet du mobile dont il s'agit de mesurer la vitesse sera plus petit.

On évalue en général dans les résultats que l'on publie, non pas le temps mesuré pour parcourir une distance déterminée, mais la vitesse atteinte sur cette distance.

Il est facile de voir que, dans ces conditions, l'incertitude sur valeur vraie de la vitesse est non seulement d'autant plus grande que la vitesse est plus grande, mais qu'elle croît comme le carré de cette même vitesse. Autrement dit, si l'incertitude pour une vitesse de 100 kilomètres à l'heure, mesurée sur une base de 1 kilomètre, est d'environ 2 kilomètres à l'heure, elle sera de 8 kilomètres à l'heure pour une vitesse de 200 kilomètres à l'heure. D'autre part, l'erreur commise dans la mesure de la vitesse sera d'autant plus grande que la base sur laquelle cette vitesse a été

mesurée est plus petite : elle sera quatre fois plus petite par exemple sur une base de 4 kilomètres, que sur la base de 1 kilomètre où l'on mesure les vitesses record des voitures ou des avions.

Ces conclusions, que nous nous contentons d'énoncer, sont extrêmement faciles à établir par un calcul très élémentaire que nous laissons à nos lecteurs le soin d'effectuer, et que nous ne reproduisons pas ici.

Contentons-nous de signaler, pour ceux qui feraient ce calcul, que l'incertitude n'est pas rigoureusement proportionnelle au carré de la vitesse, mais que, pratiquement, le terme correctif est si petit qu'on peut la considérer comme telle.

Nous donnons plus haut les courbes qui représentent l'erreur commise dans la mesure des vitesses sur une base de 1 kilomètre, et sur la base de 4 kilomètres lorsqu'on commet sur le temps une erreur de un cinquième de seconde. *Cette erreur doit donc être triplée pour tenir compte des conditions de la pratique lorsque deux chronométreur sagissent.* Le triple de l'erreur représente le maximum de l'erreur possible ; on peut donc admettre comme erreur probable une fois et demie celle qu'on lira sur les courbes. Aussi, lorsqu'on voit, par exemple, que Sadi Lecointe, lorsqu'il a battu le record de la vitesse, le 12 décembre, aurait réalisé une vitesse de 313 km. 043 à l'heure, il est permis de sourire, puisque l'incertitude sur la mesure faite peut atteindre plus de 15 kilomètres à l'heure, et que l'incertitude probable est d'au moins 7 kilomètres à l'heure.

Le record de vitesse des voitures qui approche, je crois, de 240 kilomètres à l'heure, ne peut donc être connu qu'avec une approximation d'environ 6 kilomètres à l'heure si la vitesse est mesurée seulement sur une base de 1 kilomètre.

LES APPAREILS DE MESURE ÉLECTRIQUES On voit combien il est intéressant d'abandonner ces vieilles méthodes surannées lorsqu'il s'agit de mesurer des grandes vitesses, et de ne pas continuer, comme nous le disions plus haut, à peser du diamant avec une balance d'épicier.

Les artilleurs mesurent sur des bases très courtes des vitesses de l'ordre de 4.000 kilomètres à l'heure (les vitesses des projectiles au sortir des bouches à feu). Employons des méthodes analogues à celles dont ils se servent, peut-être moins précises puisque nous n'en sommes pas, et de loin, à des vitesses aussi grandes, méthodes dans lesquelles le facteur humain n'interviendra pas, et où l'appareil de mesure ne sera plus le vétuste et désuet chronomètre au cinquième de seconde.

La description des appareils électriques permettant de faire des mesures de temps extrêmement précises ne trouvera pas sa place ici, parce que trop spéciale.

LE CLASSEMENT DANS LES RALLYES La question du classement des voitures dans la plupart des rallyes automobiles est étroitement connexe de celle que nous venons de traiter. Dans ces sortes d'épreuves, en effet, on demande aux concurrents de marcher à une allure absolument régulière, allure dont presque toujours on leur laisse le choix.

Un concurrent déclare, par exemple, au départ, qu'il marchera à 50 kilomètres à l'heure de vitesse moyenne : on le pénalisera s'il s'écarte de cette vitesse moyenne, et les pénalisations comparées des divers concurrents serviront à les classer.

Or, il est facile de voir que, pour un même écart de temps effectué par deux concurrents, la première place est donnée à celui qui a choisi la moyenne la moins élevée, lorsque, comme on le fait trop souvent, on proportionne les pénalisations aux écarts de vitesses, et non pas aux écarts de temps.

Prenons, pour fixer les idées, deux concurrents, dont l'un déclare marcher à 60 de moyenne, l'autre à 30. Supposons que les mesures aient été effectuées sur un tronçon de route de 6 kilomètres et que le premier ait parcouru ces 6 kilomètres en sept minutes, au lieu de six, et que le deuxième ait mis 15 minutes pour parcourir ce même tronçon de route, au lieu de douze minutes, soit une minute d'écart pour le premier et trois minutes pour le second. Il semble que le deuxième concurrent doive être classé dernier.

Oui, si on pénalise d'après les écarts de temps, non, si on pénalise d'après les écarts de vitesses.

L'écart de temps du premier concurrent est, en effet, d'une minute, et l'écart de temps du deuxième est de trois minutes (15 — 12).

Au contraire, si l'on compare les vitesses, le premier concurrent, en mettant sept minutes pour parcourir ses 6 kilomètres, a marché à 51 km. 300 à l'heure, soit un écart de 8 km. 700 à l'heure ; tandis que le deuxième, en mettant quinze minutes pour faire ces 6 kilomètres, a marché à 24 à l'heure, soit un écart de seulement 6 kilomètres à l'heure.

Il nous paraissait nécessaire d'attirer sur ce point l'attention des organisateurs des rallyes pour éviter quelques abus assez criants et qui, à la vérité, ont fait beaucoup crier.

Henri Petit.

UNE VOITURE UTILITAIRE

Immédiatement après la guerre, le problème du véhicule utilitaire s'est posé à tous les grands constructeurs dans les termes suivants : établir une voiture pouvant transporter de deux à quatre personnes, à un prix de revient kilométrique réduit, voiture coûtant peu de prix d'achat et exigeant le minimum d'entretien.

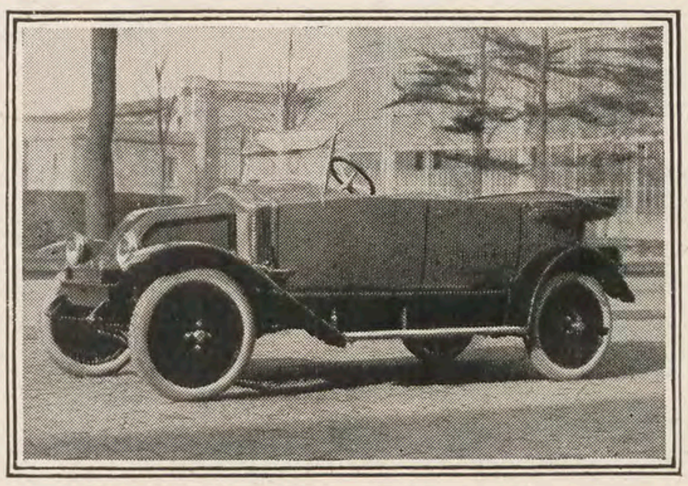
Le problème, travaillé par bien des bureaux d'études, a reçu des solutions diverses ; cependant, en général, on est arrivé pour la voiture de faible puissance, qui répond aux conditions d'économie d'achat et d'entretien que nous venons de dire, à fixer des cotes presque uniformes.

On a ainsi établi des voitures, en général, à quatre places où l'emplacement disponible pour les passagers a été quelque peu réduit dans le but de ne pas dépasser un poids relativement faible. Le poids, en effet, comme l'a dit et le répète un de nos grands fabricants de pneumatiques, c'est l'ennemi en matière d'automobile, et c'est surtout l'ennemi en matière d'automobile bon marché.

En général donc, les constructeurs semblent avoir proportionné la capacité de transport de leurs véhicules à la cylindrée du moteur.

Louis Renault, qui a donné depuis si longtemps des exemples aussi nombreux que suivis d'originalité et de bon sens dans sa construction, a vu, lui, le problème par un autre bout. Il a pensé qu'il existait une nombreuse clientèle qui désirait une voiture légère et économique évidemment, mais qui, toutefois, pût contenir le même nombre de passagers qu'une voiture normale, en leur donnant le même confort et la même place disponible. C'est cette idée qui l'a guidé dans l'établissement de sa 10 HP dont les premiers exemplaires sont sortis de l'usine de Billancourt depuis de longs mois déjà, et qui continuent à sortir en grand nombre tous les jours.

La 10 HP Renault n'est donc pas ce qu'on est convenu d'appeler une voiture utilitaire, c'est une vraie voiture construite et étudiée avec l'idée qu'elle devra coûter le moins possible à son possesseur, aussi bien comme prix d'achat que comme prix d'entretien.



LE CHASSIS CARROSSÉ

La 10 HP Renault carrossée en torpédo : ce châssis peut recevoir toutes sortes de carrosseries.

Elle comporte quatre places et s'accommode de toutes les carrosseries, torpédo, conduite intérieure, coupé, etc., les voyageurs y sont au large, ont de la place pour se loger, eux et leurs jambes, et peuvent même transporter à côté d'eux les petits colis indispensables pour un voyage de quelque durée.

La voiture 10 HP Renault présente avec ses aînées de la même marque un assez grand nombre de points communs : elle est en somme de la famille des Renault. Mais elle a aussi un certain nombre de caractéristiques qui lui sont propres et sur lesquelles, dans les quelques lignes que nous lui consacrons aujourd'hui, nous nous disposons à attirer l'attention de nos lecteurs.

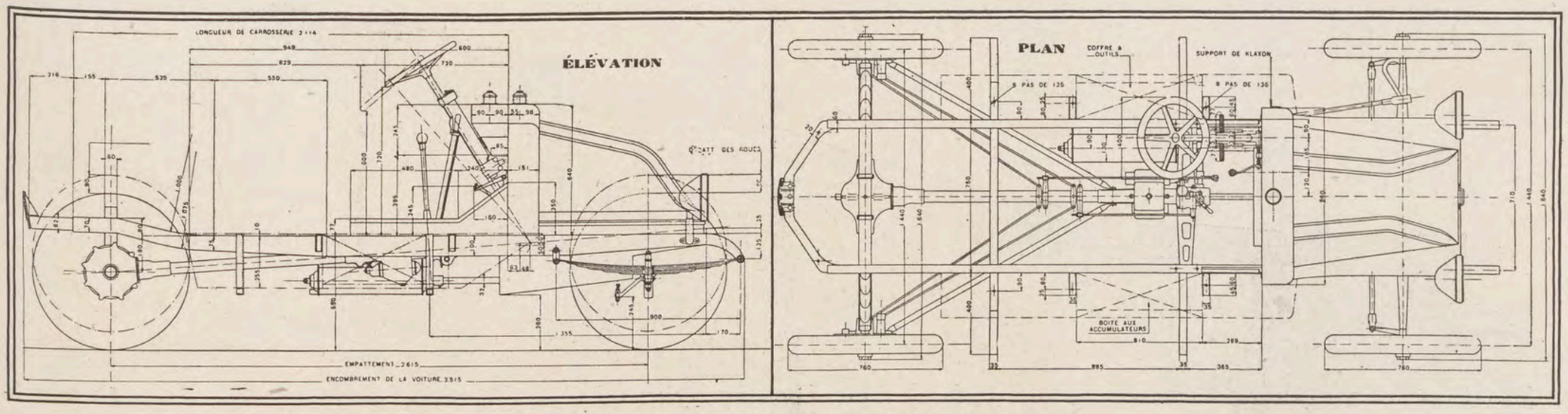
Le moteur est un quatre cylindres de 75 d'alésage, 120 de course, dont les cylindres sont venus de fonte avec la moitié supérieure du carter : ce mode de construction permet une économie très sensible de main-d'œuvre d'usinage et de montage, et a fait ses preuves depuis pas mal de temps sur nombre de voitures ; il a été tout indiqué, par conséquent, de l'employer pour la 10 HP.

Par ailleurs, le moteur présente les dispositions générales des moteurs Renault : distribution commandée par pignons hélicoïdaux, magnéto montée sur un arbre transversal à l'avant, dynastart placée sur le côté et commandée par chaîne. Le graissage se fait comme d'ordinaire sous pression aux paliers, et par la force centrifuge aux têtes de bielles.

Le carburateur est spécial à la voiture et comporte le réglage de la richesse du mélange qui peut s'effectuer à la main.

L'embrayage est à cônes cuir inverses comme sur toutes les voitures Renault.

Quant à la boîte de vitesses, elle présente certaines particularités intéressantes. Elle est placée non pas sur le châssis, mais bien à l'extrémité antérieure du tube-carter de l'arbre à cardan, très près d'ailleurs de la rotule qui articule ce tube sur une traverse



LE CHASSIS DE LA VOITURE 10 HP RENAULT

Plans du châssis de la voiture 10 HP Renault. — A gauche, élévation ; à droite, plan du châssis. — En examinant les cotes de ce châssis, on voit que le confortable des voyageurs n'a été en rien sacrifié et que les dimensions des sièges restent tout à fait normales.

du châssis. Elle oscille donc avec le tube, mais étant donné sa proximité du point d'articulation, les déplacements verticaux de la boîte sont de très faible amplitude, et presque tout son poids se trouve supporté par le châssis et non directement par le pont arrière.

Elle comporte trois vitesses de marche avant et une marche arrière par deux baladeurs, les coulisseaux étant attaqués par un levier à boule. L'emplacement de la boîte en cet endroit entraînait, comme conséquence logique, la suppression du frein de mécanisme et son transfert sur les roues arrière : les deux freins sont donc enfermés dans les tambours des roues.

Rien à dire de spécial sur le pont arrière, sinon que le couple conique est à denture inclinée du type Gleason et que le différentiel à pignons coniques a trois satellites. Les roues sont du type à disques pleins Michelin, amovibles par conséquent.

La direction est placée à gauche, les leviers de vitesses et de freins se trouvant au milieu de la voiture ; celle-ci est d'ailleurs bien assez large pour que les leviers ne gênent pas le passager de droite.

La suspension arrière est réalisée par un ressort transversal.

La voiture fait plus de 60 à l'heure en palier, avec une consommation d'essence et d'huile particulièrement réduite.

Grâce à ses dimensions, elle est capable de convenir au plus grand nombre de ceux qui veulent une voiture pour leurs affaires, voiture susceptible toutefois de leur permettre le tourisme en famille, le dimanche ou pendant les vacances.

PAMPHILE.

APRÈS PARIS-NICE

Lors de la course Paris-Nice, le grand critérium universel du motocyclisme, l'attention de tous, constructeurs, spectateurs et surtout acheteurs éventuels, a été vivement attirée sur la moto Griffon, qui a effectué tout le parcours sans aucune pénalisation, et a obtenu la médaille d'or.

Il convient de préciser que la motocyclette qui a été engagée, et qui a si brillamment concouru dans Paris-Nice, était une machine rigoureusement de série, c'est là un point capital : l'acheteur éventuel en effet sait, en s'adressant à la Maison Griffon, qu'il trouvera dans la motocyclette qu'on lui livrera les mêmes qualités de robustesse, de régularité, d'endurance, de souplesse, que dans celle qui a accompli le dur parcours.

La moto Griffon est, comme on sait, munie d'un moteur à deux cylindres de 74 d'alésage et 85 millimètres de course : elle est désignée commercialement sous le nom de motocyclette 6 HP : elle comporte un embrayage à disques et une boîte à 3 vitesses. Le moteur est muni d'un Kick Sarter.

Comme on peut en juger d'après les dimensions de son moteur, cette motocyclette dispose d'une puissance suffisante pour l'adoption d'un side-car ; toutefois, elle est parfaitement utilisable comme moto-solo : les motocyclistes expérimentés qui l'utiliseront sous cette forme auront entre les mains une machine puissante et rapide, qui leur permettra de réaliser les plus belles moyennes.

Attelée à un side-car, la moto Griffon constitue un véhicule des plus économiques qui soit. D'une puissance et d'une vitesse très suffisantes pour le grand tourisme, la moto-side-car permet de réaliser très aisément, même sur routes médiocres, une moyenne de 35 kilomètres à l'heure : ajoutez à cela que sa consommation est extrêmement réduite, et vous comprendrez pourquoi c'est l'instrument rêvé pour parcourir les grand'routes à peu de frais et avec le maximum d'agrément.

Un véhicule de tourisme doit pouvoir s'adapter à toutes les conditions atmosphériques, en donnant dans tous les cas à ses passagers le maximum de confort. Pénétrés de cette idée, les constructeurs de la moto-side-car Griffon ont aménagé le side-car pour qu'il puisse être muni, à volonté, d'un pare-brise et d'une capote ; le passager est ainsi tout aussi confortablement installé que dans la voiture la plus luxueuse.

Il ne faut donc pas s'étonner que les motos Griffon soient nombreuses sur les grand'routes : le public, qui est maintenant très éclairé dans son choix, a su apprécier les qualités de premier ordre de la moto Griffon. Les clients de cette marque sont d'ailleurs ses meilleurs agents de publicité, car il est à remarquer que dans une région où se trouve une moto Griffon, les demandes de renseignements, suivies de commandes fermes, arrivent nombreuses au Bureau de l'avenue de la Grande-Armée. N'est-ce pas là le meilleur critérium de la valeur de cet intéressant engin ?

LE CHEVAL-VAPEUR DE RENFORT (1)

Le Circuit Normand organisé par la *Vie au Grand Air*, du 23 au 31 Juillet.

A tout ce qui est motocycle, à tous ces véhicules légers qui sont à la fois de pratiques engins de tourisme et d'excellents outils d'exercice physique, la *Vie au Grand Air* veut fournir une occasion nouvelle de faire valoir leurs sérieuses qualités.

Le « Circuit Normand », qui aura lieu du 28 au 31 juillet prochain, sera donc réservé aux motocyclettes, side-cars, cyclecars et aussi à cette catégorie nouvelle et si intéressante des bicyclettes à moteur et des scooters, dont la clientèle semble devoir être infinie, qui seront, sans contredit, les serviteurs mécaniques indispensables du château, de la ferme et de l'excursionniste.

Nous avons placé ce circuit de démonstration et de vulgarisation dans une région et à une époque où la clientèle, que ces véhicules intéressent, est nombreuse et libre de suivre utilement la démonstration.

La durée sera de cinq journées au total. Départ de Paris et retour à Paris. Toutes les plages normandes et tous les centres importants, depuis Courseulles jusqu'au Tréport, en passant par Caen, Cabourg, Trouville, Le Havre, Étretat, Fécamp-Saint-Valéry, Dieppe, Rouen, seront visités.

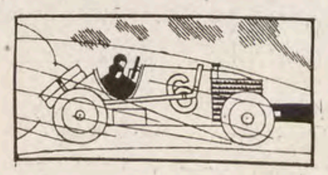
Bien entendu, sur ce circuit, un itinéraire plus réduit mais non moins intéressant sera réservé aux catégories des scooters et des bicyclettes à moteur.

Ce ne sera, toutefois, pas une simple promenade. Ceux qui y prendront part seront soumis à un règlement sportif que nous publierons dans un prochain numéro et qui comportera un classement ; il y aura des premiers, des seconds... et des sanctions aussi.

Afin d'assurer la régularité parfaite de cette manifestation qui ne doit, d'ailleurs, comporter aucune épreuve dans laquelle intervient le facteur vitesse, afin de fournir aux concurrents toutes les garanties possibles, nous avons demandé au Motocycle Club de France de la prendre sous sa surveillance. Nous ne pouvions nous adresser pour cela à un groupement sportif plus compétent et mieux qualifié.

Dès que le règlement détaillé du « Circuit Normand » aura paru, les engagements seront reçus aux bureaux de la *Vie au Grand Air*, 90, avenue des Champs-Elysées.

(1) Voir page 23, Les manifestations de la *Vie au Grand Air*.



LE CIRCUIT DE LA CORSE

LA VALLÉE DU GOLO, ENTRE CASAMOYZA ET PONDE LECCIA
La route du circuit, extrêmement pittoresque, mais difficile et très sinueuse, remonte la vallée qui ne donne place qu'à la rivière, au chemin de fer et à la route. Celle-ci, à l'occasion du Grand Prix de la Corse, a été entièrement remise en état.

A SUPPRIMER

Aviation

L'AVIATION FRANÇAISE A CUBA

Par G. de ROIG

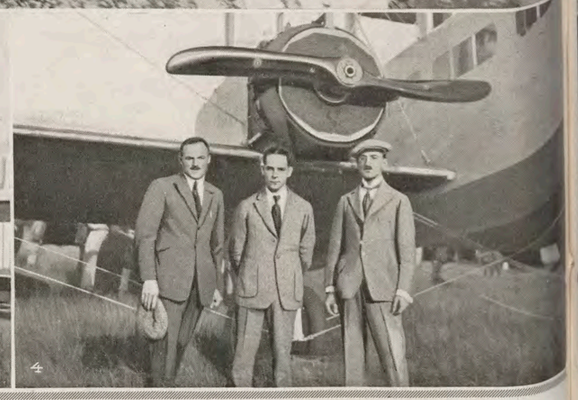
LE LIEUTENANT G. DE ROIG, HÉROS DE LA GUERRE, EST ALLÉ FAIRE UNE TOURNÉE DE PROPAGANDE AÉRIENNE A CUBA AVEC LE LIEUTENANT COUPET, LE FAMEUX AS DU BOMBARDEMENT. IL NOUS A DONNÉ SES IMPRESSIONS, DANS UNE LETTRE ENVOYÉE DE LA HAVANE

Voici dans quelles conditions nous étions partis : une Compagnie cubaine, sur l'initiative d'un capitaliste de Cuba, M. de Mesa, avait acheté du matériel volant à la Maison Farman (2 avions Goliath de 12 passagers et 4 appareils type F 40, de 80 et 130 HP), en lui empruntant un personnel idoine pour mettre ce matériel en valeur et l'utiliser pour les applications les plus pratiques, sur le modèle des compagnies de transports aériens européennes. Nous sommes ainsi partis six en novembre 1919 : deux pilotes, Lucien Coupet et moi, et quatre mécaniciens spécialistes, Léon Coupet, Camille Jousse, Maurice Chauvin et Louis Guerchais. Cinq de ceux-ci ont appartenu simultanément à la fameuse escadrille de bombardement de nuit F 25, dont un noyau s'est ainsi trouvé reconstitué. Il était assez original d'être réunis à l'étranger pour la bonne cause, après avoir combattu ensemble pendant la guerre. De plus, trois d'entre nous ont participé au raid Paris-Dakar : Lucien Coupet, Léon Coupet et Camille Jousse. Comme vous le voyez, nous sommes presque en famille.

Dès notre arrivée à La Havane, nous avons rencontré de sérieuses difficultés, presque toutes d'ailleurs étrangères à l'aviation proprement dite. Il y avait tout à faire : travaux pour préparer le terrain, construction de hangars de dimensions respectables pour les Goliath, agencement du matériel de montage d'avions et des ateliers de mécanique et menuiserie, enfin une foule de choses dont nous avons eu à nous occuper personnellement et que nous avons même réalisées en partie. Petit à petit, tout cela s'est fait et nous avons finalement organisé un centre d'aviation convenable à côté de La Havane (Colombia), desservi par une des routes les plus fréquentées et une ligne de tramways. Tous les avions y ont été montés et essayés avec succès et nous avons réussi à faire de l'aviation sérieusement et avec suite.

A. *Les vols de tourisme.* — Au-dessus de La Havane et de ses environs, ils ont eu beaucoup de succès. Un grand nombre de Cubains sont venus se rendre compte par eux-mêmes de ce qu'était l'aviation faite dans des conditions rationnelles. Le grand nombre de vols avec passagers, effectués tous les jours sans incident, est arrivé à convaincre les gens de la possibilité de l'utilisation de ce mode de locomotion, qui semblait jusqu'alors réservé à quelques acrobates ou écervelés. Le nombre de passagers a très rapidement augmenté. Les voyageurs furent les meilleurs agents de propagande, et, finalement, les convertis se présentent chaque jour plus nombreux pour voler avec leur femme et leurs enfants.

B. *Une école de pilotage.* — Elle fut organisée presque au moment de nos débuts, avec les avions F 40 de 80 HP, double commande



LE TRAVAIL DES AVIATEURS

Les pilotes Lucien Coupet et G. de Roig, accompagnés des mécaniciens spécialistes Léon Coupet, Camille Jousse, Maurice Chauvin et Louis Guerchais, sont allés fonder à Cuba une compagnie aérienne qui a obtenue de remarquables résultats et produit la meilleure impression pour la propagande française à l'étranger. — 1. G. de Roig, as de la photographie aérienne, a fait de nombreux clichés qui permettent d'établir

et donna de très bons résultats. Nous y avons formé avec succès, parmi les jeunes gens du pays, des pilotes qui volent très bien et dont deux sont actuellement pilotes à la Compagnie.

C. *Des voyages dans l'île.* — Effectués fréquemment avec atterrissage dans un bon nombre de villes ou villages de l'intérieur, ils nous ont permis de faire beaucoup de passagers et de coopérer ainsi énergiquement à l'œuvre de vulgarisation de l'aviation. On peut dire que l'idée de voyager en avion est admise très couramment dans l'île, alors qu'on ignorait tout de l'aviation il y a un an. Ces tournées dans l'île nous ont permis d'en connaître un peu la topographie, ce qui est difficile à cause du manque total de cartes ou de plans. Nous avons ainsi, dans les différentes provinces, repéré et préparé des terrains d'atterrissage, en donnant plus de sécurité aux voyages. Montagneuse à ses deux extrémités Est et Ouest, l'île de Cuba est assez plane dans toute sa partie centrale, presque totalement cultivée de canne à sucre. On trouve de place en place des endroits pour se poser, mais, en général, ils ne sont pas bons et il faut faire grande attention. Naturellement, petit à petit, cela se perfectionnera et, comme les terrains existent, on pourra les améliorer. C'est ce qui a été fait déjà auprès des principales villes de l'intérieur : Cienfuagos, Santa Clara, Ciego de Avila, Camaguey, Santiago de Cuba, où la Compagnie a fait des travaux d'agencement pour créer des aéros-gares.

D. *Une ligne de transports aériens.* — Une ligne de Goliath reliant ces différentes villes à La Havane a été créée. La distance de La Havane à Santiago de Cuba est de près de 800 kilomètres et le voyage se fait en six heures trente ou sept heures de vol. Des petits terrains auxiliaires sont repérés sur la route et prévus en cas d'atterrissage forcé. La ligne est également utilisée pour le transport rapide de la correspondance et des journaux.

B. Un matériel de *photographie aérienne* militaire français, que j'ai pu amener ici, nous a permis de faire connaître les applications multiples de cette branche si intéressante de l'aviation. Son intérêt semble ici plus grand que partout ailleurs, à cause du manque général de cartes et de plans. On peut espérer que la photo aérienne prendra une grande extension dans l'avenir. Nous avons eu de bons résultats.

En résumé, pas mal de travail pour une année pendant laquelle nous avons eu tout à organiser, et nous espérons avoir réussi dans notre entreprise de faire connaître les diverses applications de l'aviation.

Voici, d'ailleurs, quelques chiffres éloquents : depuis nos débuts effectifs (février 1920) jusqu'à janvier 1921, nous avons organisé un centre d'aviation de toutes pièces, créé divers terrains, réalisé plus de 60.000 kilomètres à l'intérieur de l'île, enlevé plus de 2.000 passagers, représentant plus de 900 voyages, *le tout sans le moindre incident*.

Dans un pays où l'état du sol est généralement peu favorable aux atterrissages et où la violence et l'irrégularité des vents tropicaux régnant sur cette île étroite ne facilitent pas les choses, ces résultats sont assez satisfaisants pour ceux qui connaissent les difficultés de l'aviation.

Notre contrat est expiré et nous n'attendons plus que l'arrivée de nos remplaçants, deux Français venant de la Maison Farman, pour regagner la France après une absence de quatorze mois, pendant laquelle nous avons fait le maximum possible pour la propagande et le bon renom de notre pays.

Je pense me mettre en route en février, mais en allongeant un peu mon voyage et en passant par le nord de l'Amérique du Sud : Panama, Colombie, Venezuela, etc., afin de me donner une idée de cette zone équatoriale, après avoir séjourné sous le climat tropical des Antilles et traversé les États-Unis de New-York à la Floride.

G. DE ROIG.

FRANÇAIS A CUBA

des cartes : plage de Marianao et le Yacht-Club. — 2. Vue générale du Reparto Buena Vista. — 3. Les avions de la "Companla Aerera Cubana" devant les hangars. — 4. Lucien Coupet, le directeur de la Compagnie et G. de Roig devant un Goliath. — 5. Le personnel de la Compagnie. — 6. Le fils du Président de la République du Venezuela et sa femme vont faire un vol avec G. de Roig, au-dessus de la Havane.

LES AVIONS SANS PILOTE

Il en est beaucoup question maintenant. Pourquoi avoir tant attendu puisque dans la *Vie au Grand Air*, la *Guerre Aérienne*, *Je sais tout*, le *Petit Journal*, j'ai été le premier à dévoiler ce mystère il y a deux ans ? N'était-il pas plus normal de se mettre à l'ouvrage à cette époque au lieu d'attendre ? Car, ne l'oublions pas, le Hollandais Fokker, au service de l'Allemagne, eut l'idée de l'avion sans pilote, en 1916, et je ne crois pas m'avancer beaucoup en supposant que la question a fait du chemin en Allemagne, depuis ce moment.

Un opuscule au sujet de la direction des avions par T. S. F., vient d'être publié par Maurice Percheron. Il donne des renseignements intéressants sur les recherches du capitaine Max Boucher. Combien il aurait été suggestif de pénétrer dans les coulisses militaires où il fut décidé que ces travaux seraient abandonnés ! Regrettons qu'une censure maladroite ait obligé l'auteur à blanchir 10 des 58 pages de son petit livre. Ce régime est pourtant passé, mon Général !

J. M.

Cyclisme

LES SIX JOURS

Par Gabriel POULAIN

GABRIEL POULAIN, ANCIEN CHAMPION DU MONDE, SOIGNA SON AMI BROCCO PENDANT LA COURSE, IL TINT A SECONDER SON CAMARADE DE BOUT EN BOUT ET NOUS FAIT PART DE SES IMPRESSIONS

JADIS les courses de Six Jours se disputaient sans classement intermédiaire. Nous arrivions généralement en groupe à la 144e heure. Un sprint suffisait à donner les places aux lauréats. Ce système était injuste. Un homme de train pouvait tenir la piste pendant dix et douze heures consécutives afin de laisser son équipier se reposer et se mettre en possession de tous ses moyens pour l'enlevage suprême. Déterminer sur 2.000 mètres le meilleur coureur de 144 heures était, vous l'avouerez, assez fantaisiste. La *Vie au Grand Air*, la première, dénonça l'abus et mena campagne. Elle fut écoutée. Les règlements ont été modifiés, mais devons-nous les tenir pour bons ? Ce classement est-il parfait qui consiste à accorder à trois séries de sprints quotidiens 6 points au premier, 5 au second, etc., jusqu'au dernier jour où le vainqueur des enlevages, effectués tous les quarts d'heure depuis 1 h. 15 jusqu'à 6 heures, reçoit 60 points, contre 5 au second, 4 au troisième ? Je ne le pense pas.

Pour parvenir à une plus juste progression, je ne vois qu'un moyen : le premier jour, 6 points seraient attribués au vainqueur des sprints, 5 au second, etc. ; le deuxième jour, 12 points au premier, 10 au second, 8 au troisième, 6 au quatrième, 4 au cinquième, 2 au sixième ; le troisième jour, 18 points au premier, 15 au second, 12 au troisième, 9 au quatrième, 6 au cinquième, 3 au sixième ; le quatrième jour, 24 points au premier, 20 au second, 16 au troisième, 12 au quatrième, 8 au cinquième, 4 au sixième ; le cinquième jour, 30 au premier, 25 au second, 20 au troisième, 15 au quatrième, 10 au cinquième, 5 au sixième ; le dernier jour, 36 au premier, 30 au second, 24 au troisième, 18 au quatrième, 12 au cinquième, 6 au sixième.

Le règlement aurait également besoin de quelques modifications. C'est ainsi que, lors d'une chasse si un coureur tombe, le démarreur perd le bénéfice de son effort et le peloton est reformé. Or, il arrive qu'un cycliste, distancé par les hommes de tête, n'hésite pas à se laisser choir sur la piste pour éviter d'être rejoint.

Je ne parlerai pas des combinaisons entre coureurs. Elles existent. Tout le monde les constate, mais il est pour ainsi dire impossible de sévir ; comment les prouver de façon irréfutable ?

OSCAR EGG 1er
Oscar Egg, avec Georges Sérès comme équipier triomphait.

GEORGES SERÈS 1er
Sérès, et un Allemand venu pour recueillir des engagements.

AERTS 2e
Aerts, rival direct de Egg dans les sprints de classements.

SPIESSENS 2e
Équipier de Aerts, Spiessens fut de toutes les batailles et finit 2e.

MIQUEL 3e
Miquel, malgré une chute, fournit une course très courageuse.

DUPUY 3e
Dupuy ne parvint pas à s'assurer un avantage décisif dans les sprints.

BERTHET 4e
Marcel Berthet fut pour Billard un partenaire des plus utiles.

BILLARD 4e
Équipier de Berthet, le jeune Billard, fut de toutes les chasses.

VERRI 5e

Verri fut brillant au cours des derniers sprints où il se classait souvent derrière Egg.

OLIVERI 5e

Oliveri, malade, ne put fournir qu'une course courageuse, il se classait cinquième.

BEYL 7e

Beyl faisait équipe avec Veillet après l'abandon du Hollandais Van Kempen.

VEILLET 7e

Après l'abandon de Lemay, Veillet et Beyl reprenaient leur tour de retard.

LEONARD 6e

Le team Neffatti-Léonard fut un de ceux qui ignorèrent les combinaisons.

Les fautifs invoqueront le hasard, la fatigue. Que voulez-vous répondre ?

Par contre, au moment des sprints, il faudrait se montrer sévère lorsqu'une faute est reconnue. Le cas d'un coureur distancé de la première place, au cours d'un sprint, pour avoir balancé l'un de ses camarades afin de faire gagner un autre, est typique. Que lui importe la pénalité puisqu'il ne dispute pas sa chance régulièrement ? Résultat : les 60 points sont attribués au second, qui est justement celui en faveur duquel la manœuvre est exécutée.

Hélas ! il est plus facile de critiquer que d'organiser. Bien des réformes peuvent être accomplies et à chaque nouvelle épreuve d'autres seront découvertes. La perfection n'est pas de ce monde.

Ce qu'il faut néanmoins, c'est assurer le maximum de régularité.

De toutes façons, admirons le succès remporté par les Six Jours de Paris. Il montre que la foule est définitivement conquise au cyclisme. Félicitons Egg-Sérès de leur belle victoire et regrettons que les sprinters d'aujourd'hui ne puissent pas, comme ceux d'avant-guerre, fournir les performances espérées, dans leur alliance avec des coureurs de train. Egg joua avec les plus grands champions de vitesse dans les sprints. Est-ce normal ?

Gabriel POULAIN.

ALI NEFFATI 6e

Ali Neffatti, équipier de Léonard, fit une belle course. Il se classait sixième.

BROCCO 8e

Brocco avait en Spears un équipier plein de bonne volonté, mais peu en forme.

SPEARS 8e

Spears, partenaire de Brocco. A droite de Spears, notre collaborateur Gabriel Poulain.

MONCORGÉ 9e

Moncorgé terminait seul l'épreuve, après avoir été avec L. Georget et Vanlerberghe.

CHARDON 10e

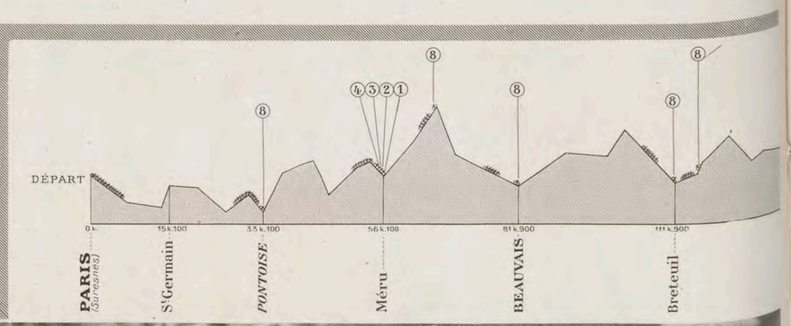
L'équipe Chardon-Lorrain fut en bonne position jusqu'au dernier jour où elle était sixième.

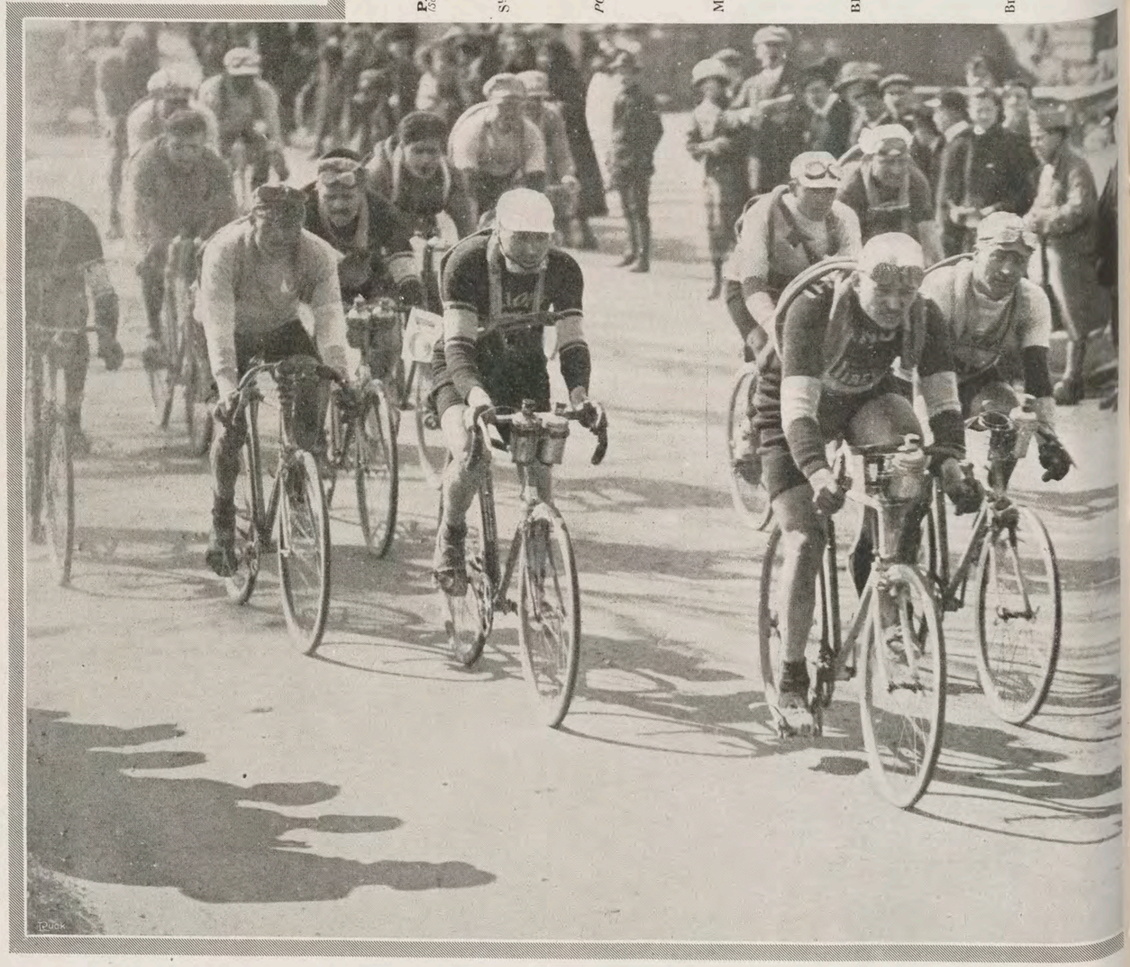
LORRAIN 10e

Lorrain, un des vainqueurs des primes de l'épreuve, au cours de laquelle il fut très courageux.

HENRI PÉLISSIER GA

Le graphique ci-contre donnera une idée exacte de ce que furent les différentes phases de la grande épreuve pascale. Le départ fut donné à Suresnes à 140 concurrents. A Pontoise, le peloton de tête comprenait une centaine de coureurs emmenés par Masselis (8). Le contrôle volant de Méru était atteint par les 80 hommes; parmi les premiers, se trouvaient H. Pélissier (1), Fr. Pélissier (2), Scieur (3), Vermandel (4). Avant la descente du bois de Molle, Masselis (8) démarrait et lâchait tous ses adversaires. Le Belge comptait 6 minutes à Breteuil. Après Esquennoy, l'écart diminuait et bientôt Masselis (8) était rejoint et c'est à nouveau un peloton de 45 coureurs qui se présentait à Amiens. Masselis (8) signait le premier

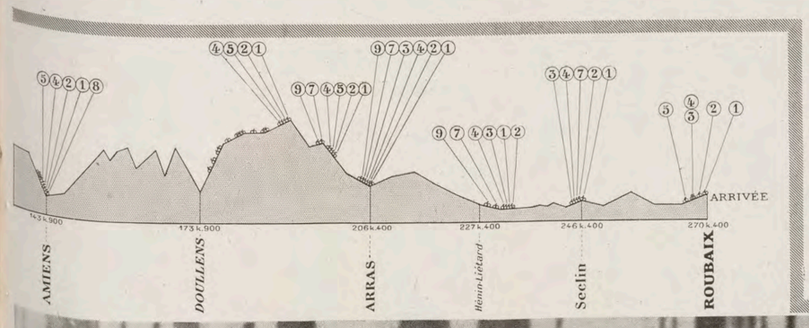




LA COURSE PARIS-ROUBAIX, QUI CHAQUE ANNÉE OUVRE LA SAISON DES ÉPREUVES SUR ROUTE, S'EST DISPUTÉE POUR LA 22e FOIS, LE DIMANCHE DE PAQUES, 27 MARS. LE PARCOURS QUI COMPRENAIT 270 KIL. 400 FUT COUVERT PAR LE VAINQUEUR HENRI

Masselis qui avait lâché ses Molle était rejoint un peu avant mait et 45 coureurs passaient contrôle était neutralisé pen quera sur notre document, de Dejonghe, Devos, Masson,

GNE PARIS-ROUBAIX



suivi de H. Pélissier (1), Fr. Pélissier (2), Vermandel (4), Bellenger (5). La côte de Doullens venait égrener le peloton, et en haut il n'y avait plus que H. Pélissier (1), Fr. Pélissier (2), Bellenger (5) et Vermandel (4). Entre Doullens et Arras, le peloton de tête s'augmentait de nouvelles unités, et à Arras les leaders se trouvaient à six : H. Pélissier (1), F. Pélissier (2), Vermandel (4), Scieur (3), Tiberghien (7) et Masson (9). Bellenger ayant crevé à 11 kilomètres d'Arras. Successivement, Masson (9) et Tiberghien (7) crevaient. Un peu avant l'arrivée, Fr. Pélissier (2) et Vermandel (4) crevaient. Scieur (3) survenait, mais ne pouvait remonter Fr. Pélissier (2) qui finissait second à 40 secondes du vainqueur Henri Pélissier (1).

adversaires avant les bois de Amiens. Le peloton se reformensemble à Amiens, où le dant 5 minutes. On remargauche à droite, Masselis, Van Hevel, Steux, Tiberghien.

PÉLISSIER EN 9 H. 2 M. 30 S. FRANÇIS PÉLISSIER, FRÈRE DU VAINQUEUR, FINISSAIT A MOINS D'UNE MINUTE, SUIVI PAR LES BELGES SCIEUR ET VERMANDEL. LE RECORD DE PARIS-ROUBAIX APPARTIENT A FABER, QUI, EN 1909, FIT LE PARCOURS EN 7 H. 30 M.

Athlétisme

LA RETRAITE D'UN CHAMPION DE BOXE

Par Albert BADOUD

ALBERT BADOUD, CHAMPION D'EUROPE DES POIDS MI-MOYENS, VIENT DE SE RETIRER DU RING ET VA SE CONSACRER AU PROFESSORAT, S'IL TROUVE LE MÉCÈNE BIEN AVISÉ QUI LUI PERMETTRA D'OUVRIR UNE SALLE DE CULTURE PHYSIQUE

Si le fait de chercher querelle à ses camarades et de se battre à tout bout de champ est l'indice de la vocation pugiliste, je puis affirmer que j'étais né boxeur ! Au grand désespoir, d'ailleurs, de mes parents qui ne voyaient pas avec enthousiasme leur rejeton se préparer à la carrière du ring.

Ils espéraient pour moi un avenir, moins brutal et plus certain, dans l'art d'être dentiste. Ils me firent apprendre ce métier et, à quatorze ans, alors que j'étais mécanicien dentiste, au lieu de me consacrer à l'étude des mâchoires à réparer, je me livrais plus avantageusement à la passion de les endommager avec des gants de quatre onces aux mains. En somme, si je n'éprouvais aucune attirance pour la profession que me destinaient mes parents, j'avais au moins le tact d'envoyer des clients aux dentistes qui n'avaient pas déclaré forfait à l'époque de leur apprentissage.

J'employais donc tous mes loisirs à pratiquer les exercices physiques les plus divers et à m'entraîner comme un forcené, sans aucune méthode d'ailleurs. Le soir, j'étais avide de me battre avec les « terreurs » et les « tombeurs » des quelques clubs de boxe qui existaient alors à Genève.

Et, comme intermède, je n'hésitais pas à faire du « perfectionnement » dans la rue avec des hommes de tout âge, dès que l'occasion voulait bien se présenter. Dame, je l'avoue maintenant, je n'étais pas tout à fait le type du petit adolescent de famille.

Je faisais partie de la Société de Gymnastique Genève-Ville. et je fus vite remarqué par le moniteur, M. F. Gauthier, qui m'apprit à boxer autrement qu'avec l'instinct et la volonté de vaincre. Devant mes progrès, il me fit prendre part aux championnats suisses amateurs, en 1908. Je gagnai tous mes matches par knock-out ou abandon, en laissant de cuisants souvenirs à mes adversaires et en attirant l'attention du public par ma fougue. Dans la finale, je fus longuement acclamé, menant en trombe le combat et envoyant quatre fois à terre mon rival, à l'aide d'un crochet du droit. Celui que j'avais à ma merci tomba hors du ring, sous ma dernière attaque. Il réclama et sa réclamation fut admise par l'incompétence des officiels. Je fus disqualifié !

Je continuai à travailler avec ardeur et, deux ans plus tard, je comblais mes vœux les plus chers en décrochant le titre de champion de Suisse.

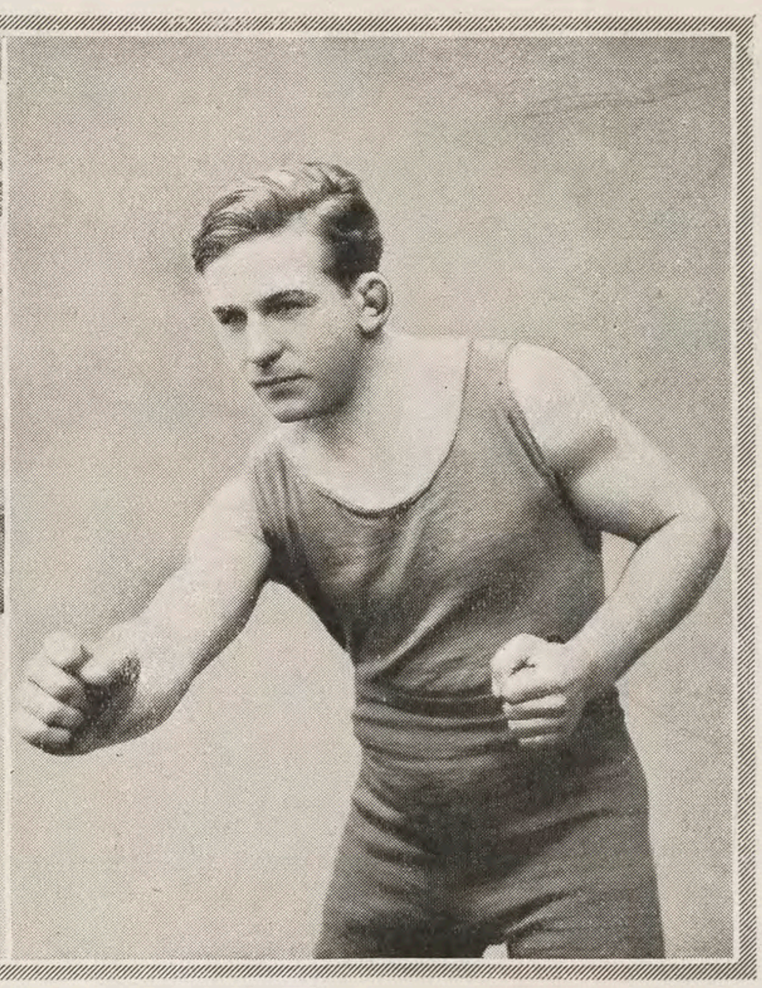
Naturellement, je ne rêvais plus qu'à aller tenter fortune à Paris ! Pour me mettre en forme, je commençais par remporter plusieurs victoires sur les meilleurs boxeurs de la région lyonnaise et, après mille péripéties, je débarquais à Paris, en 1910. C'est chez Cuny que j'avais la chance d'élire mon quartier d'entraînement et là je travaillais de façon utile avec les Bernard, les Debec, les Vasse, les Nastor, etc.

Je débutais au Wonderland, du regretté M. Théodore Vienne, en décembre 1910. Je triomphais par knock-out de l'Américain Tommy Ryan. Par la suite, je gagnais encore d'importantes rencontres sur des hommes comme Durif, Agniez, champion de Belgique, et Brochet, ancien champion de France. Dans ma revanche avec celui-ci, j'eus la désagréable surprise d'avoir mon oreille gauche mise en chou-fleur. Je ne m'en suis jamais guéri et j'en souffre particulièrement en ce moment.

Cuny organisait alors une expédition pour la Russie à la conquête des roubles ! Bernard, Cœuille, Debec, Saint-Didier et moi étions du voyage. J'étais jeune ! J'étais parti comme si j'allais à Asnières : j'avais une brosse à dents, pas de pardessus, pas de vêtements de rechange. Nous revînmes de là-bas, bredouilles, sans roubles

SPARRING PARTNER DE JACK JOHNSON

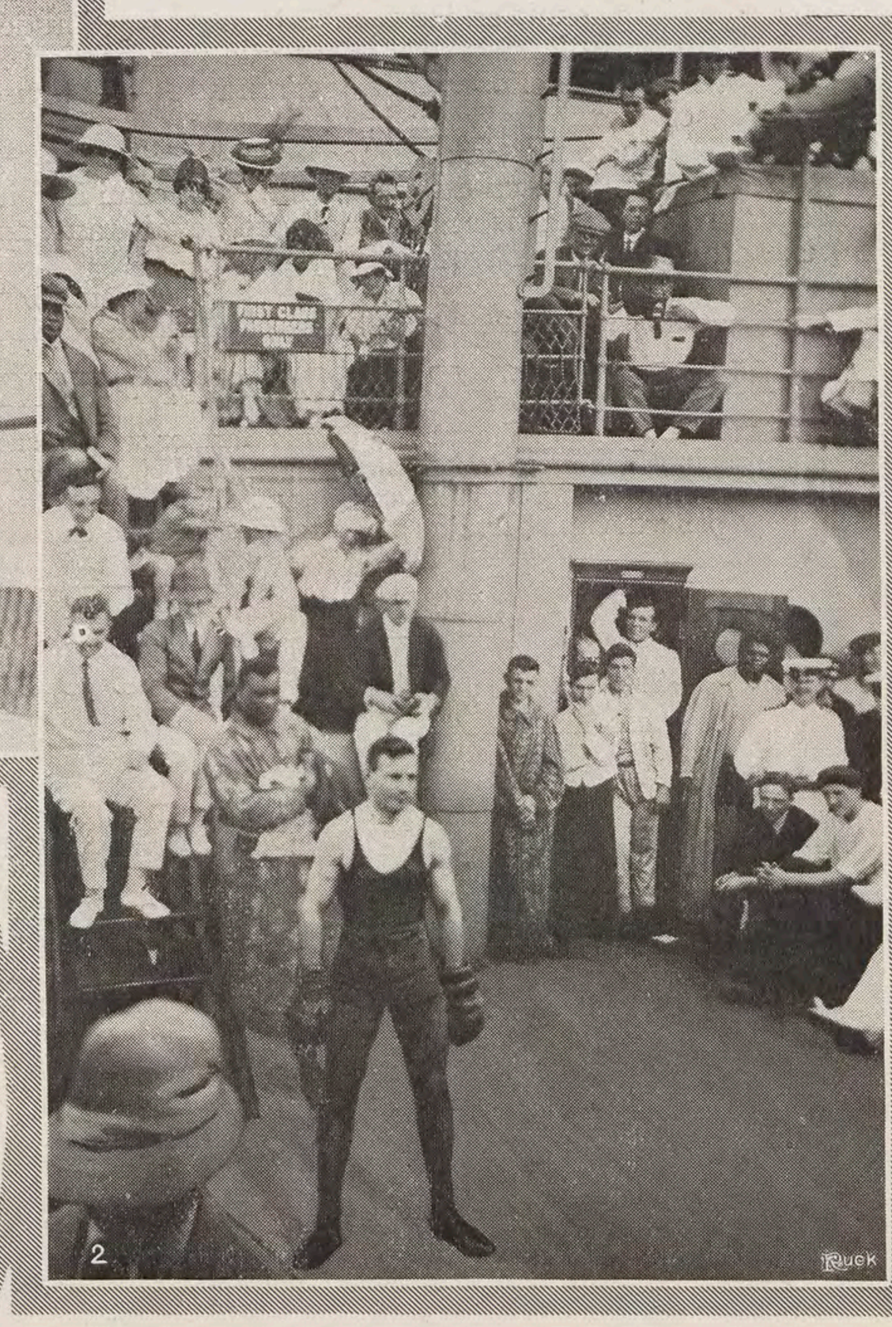
Lorsqu'il vint à Paris, s'exhiber à Magic-City, le champion du monde, Jack Johnson, avait pris, parmi ses entraîneurs, Albert Badoud, dont il fut même le soigneur, lors d'un combat.



ALBERT BADOUD

A. Badoud, champion d'Europe des poids mi-moyens, s'est retiré sans avoir été vaincu pour le titre.

1. VERS BUENOS-AIRES
En juillet 1916, Badoud s'embarquait pour Buenos-Aires en compagnie de Sam Langford, Tommy Murphy et Harry Condon.



2. SUR LE " VASSARI "
Pendant la traversée qui le conduisait à Buenos-Aires, Albert Badoud donnait avec le nègre Sam Langford un match-exhibition au profit de la Croix-Rouge américaine.

3. BADOUD S'ENTRAINE
C'est grâce à un entraînement régulier qu'Albert Badoud connut de grandes victoires sur tous les rings.

et sans illusions ! L'empire des tsars n'avait pas été pour nous plus souriant que ne l'est la république des soviets pour le monde.

Les années 1912 et 1913 m'étaient favorables et j'avais la chance, grâce à pas mal de succès intéressants, de devenir populaire auprès du public parisien qui m'avait surnommé « Badoud le Cherreur ». Une personne que je connais beaucoup avait rendu la même pensée en me définissant : « Badoud bat dur. »

Vers la fin de 1913, j'obtins quelques-unes de mes plus belles victoires en battant Frank Madole, Harry Brewer, en knock-outant en 7 rounds Balzac, champion d'Europe des poids moyens actuellement, et en obtenant le même résultat, à la 18e reprise, sur cette merveille de science qu'était l'Américain Young Ahearn. Ce match est d'ailleurs resté mémorable. En 1914, j'avais raison de Young Joseph, ancien champion d'Angleterre, de Kid Harris et de Demlen. Ce fut mon dernier combat avant la guerre, et quel combat ! Comme soigneur, n'avais-je pas Jack Johnson lui-même, dont j'étais le sparring-partner préféré ? Vous voyez qu'à cette époque j'avais toutes les audaces.

En 1915, après avoir battu, à Liverpool, Kid Doyle et Mac Cormick, je lançais un défi à Johnny Basham pour le titre de champion d'Europe des poids mi-moyens. Je remportais la victoire par knock-out à la neuvième reprise.

Je ne devais plus perdre le titre que je viens d'abandonner par suite de ma retraite.

Grisé par le succès, je partais, en 1916, à la conquête du titre mondial. Je remportais quelques belles victoires, mais revenais quelque peu écœuré. J'étais allé jusqu'à Buenos-Aires afin de matcher Ted Lewis pour le championnat, mais, comme pour la Russie, je revenais bredouille à New-York, sans dollar. Mon manager, Dac Mac Ketrick, avait mieux su s'arranger !

Seul, là-bas, sans un François Descamps, je dus lutter terriblement dans un pays dont j'ignorais la langue et les habitudes sportives. Je n'avais pas un ami, moi qui avais été si gâté à Paris. Aussi mon moral était-il bien bas et je ne me remis jamais complètement.

Depuis mon retour, malgré mes efforts, je ne retrouvai jamais ma belle forme d'antan. Cependant, 1918 me vit remporter 10 victoires, notamment sur Lenaers, Maillet, Audouy, Stuber, Marchand, tous battus par knock-out. Mais ma santé déclinait de plus en plus et je cherchais à le dissimuler, recourant à toute mon énergie pour avoir l'air d'être encore le batailleur d'autrefois. Je faisais encore une grosse impression en mettant knock-out La Salla, en 3 rounds, Billy Williams, en 6, Léonard, en 2, mais j'étais battu aux points par K. O. Marchand. Ce soir-là, je l'échappais belle : j'étais sorti l'après-midi de l'hôpital, ne voulant pas manquer à mon engagement !

En 1920, je triomphais de Pionnier et remportais de nombreuses victoires en Suisse. L'Américain Griffith me battait, au cours d'un de mes plus durs combats, étant donné mon état de santé. Mon médecin, qui assistait à la rencontre, vint aussitôt après dans ma loge et me déclara : « Si vous ne quittez pas la boxe, je ne réponds plus de vous ! »

Oui, mais abandonner une carrière sur une défaite, c'est vexant ! Je voulais finir sur un succès. J'avais à cœur de prendre ma revanche sur Marchand. Tant pis pour ma santé ! J'avoue que si je gagnai par knock-out en quatre reprises, je fus loin d'être brillant. Ce n'est pas sans amertume que je pense aux spectateurs qui osèrent crier « chiqué » ! Oh ! non, ce n'en était pas et je souffrais de ne pouvoir faire mieux dans ce match, hélas ! mon dernier. Si vous saviez la dose d'énergie qu'il me fallut ce soir-là pour disputer cette rencontre, vous auriez eu pitié de moi. Je puis le dire maintenant, puisque j'ai résolu de prendre ma retraite.

Certains m'ont dit : « Comment se fait-il que vous abandonniez votre titre de champion d'Europe sans essayer d'en tirer profit ? »

Je me contenterai de leur répondre : 1° que j'ai toujours combattu loyalement, faisant de la boxe par pur goût pour le noble art ; 2° que si je n'ai pas mis en jeu mon titre, c'est que j'ai de l'amour-propre, beaucoup d'amour-propre, et que mon médecin m'ayant défendu de refaire un effort pareil, je n'aurais pu que figurer lamentablement, ce que je ne veux pas !

Et, triste coïncidence, au moment où je décidais de me retirer du ring, j'allais rendre un dernier hommage à celui à qui je devais toute ma carrière à Paris et à qui la boxe devait tant, au regretté mécène du pugilisme, Théodore Vienne.

Albert BADOUD.

LA MORT DE THÉODORE VIENNE

Le 1er mars, Théodore Vienne a rendu le dernier soupir, succombant au diabète contre lequel, depuis si longtemps, il luttait avec l'admirable énergie dont il nous avait donné tant de preuves dans le sport.

Ce n'est pas sans une certaine émotion que je parle encore dans ces colonnes de celui qui occupa une telle place dans la *Vie au Grand Air*.

Nous avons ici l'habitude de ne point farder la vérité et de dire à nos lecteurs l'opinion exacte sur la sincérité des organisations : jamais un seul mot n'a été écrit pouvant être considéré même comme une critique anodine à l'égard de Théodore Vienne.

Si la boxe a connu, en France, la période glorieuse qui faisait de Paris le centre du noble art avant la guerre, si tant de gens ont compris la beauté de ce sport, si nous avons eu des champions, tels que Carpentier, Ledoux, etc., c'est grâce au Wonderland, création de Théodore Vienne, où celui-ci fit venir les Américains les plus scientifiques, les Willie Lewis, les Joë Jeannette; c'est grâce aux combats irréprochables et d'un intérêt... inconnu de nos jours que la foule allait applaudir. Toute l'élite de la société se retrouvait chaque samedi autour du ring du Wonderland. Elle a déserté depuis les salles de boxe, et pour cause ! Théodore Vienne était le magicien qui prit la boxe alors qu'elle dégénérait en spectacle de music-hall et en fit ce qu'elle devint. Hélas ! elle semble ne pas pouvoir lui survivre !

L'ami regrette le loyal et passionné lutteur, le sportsman le pleure.

Jacques MORTANE.

LA RENAISSANCE DU HOCKEY

Par Michel CARCANAGUES

MICHEL CARCANAGUES, CAPITAINE DE L'ÉQUIPE DU STADE INTERNATIONAL DE HOCKEY, ADRESSE UN APPEL AUX FERVENTS DE CE SPORT ET DÉMONTRE L'INTÉRÊT D'UN JEU FORT ATTRAYANT

Il est généralement admis que le hockey est d'origine arabe. On le trouve ensuite en France, d'où il passe en Angleterre, puis au Canada. C'est dans ces deux derniers pays que furent fixées les règles de ce sport, telles qu'elles sont encore en vigueur aujourd'hui. Il revint ensuite en France.

Avant la guerre, sa faveur auprès du public était manifeste, et, de même que pour les autres sports, rugby et association, nous n'étions pas éloignés du jour où notre team national pourrait lutter à chances égales avec les équipes représentatives d'Angleterre et de Belgique. N'avons-nous pas battu la Belgique en 1911 et 1914 et fait match nul avec l'Angleterre en 1906 ?

Malheureusement, la guerre, qui porta déjà un coup terrible aux sports plus pratiqués que le hockey, faillit annihiler complètement les efforts louables et persévérants des dirigeants de ce dernier sport. Revenus maintenant au calme, nous retrouvons notre jeu favori animé d'un grand désir de vie et de prospérité. A côté des équipes de hockey des clubs doyens, tels que le Racing, le Stade, le P. U. C., nous en trouvons qui appartiennent, pour ne parler que de la région parisienne, au S. A. C., à l'Olympique, au C. A. Rosaire, etc. Ces équipes qui, avant la guerre, étaient plus ou moins connues, ont lutté ardemment pour le titre de champion de Paris et pour avoir le droit de prétendre au championnat de France. L'Ecole des Roches, qui, avant la guerre, pratiquait surtout le football, vient aujourd'hui au hockey. L'E. I. F., autrefois à Liancourt, maintenant à Villebon, qui fut quelque peu considérée, avant la guerre, comme étant une pépinière de grands joueurs internationaux, reprend sticks et balles et dispute de nouveau avec succès quelques matches. De Chantilly, on nous annonce la formation prochaine d'un nouveau team. Dans toutes les régions de France, on trouve des équipes de hockey, notamment dans le Nord, à Lille, Roubaix, Boulogne, Calais, Saint-Pol ; à Lyon, le Lyon Olympique Universitaire, qui, l'année dernière, se classa deuxième derrière le Stade Français dans le championnat de France ; à Bordeaux, la Vie au Grand Air du Médoc, à Angoulême, à Saint-Servan, Ruffec, Dôle, Caen. Il est visible, par ce rapide exposé de la situation du hockey en France, que ce sport, loin d'être dans une période de décadence comme l'ont insinué quelques-uns de ses détracteurs, a, bien au contraire, devant lui le plus bel avenir. Il attirera, peu à peu, vers lui nos joueurs de tennis qui pourront ainsi entretenir et cultiver, pendant l'hiver, les qualités d'adresse, de souplesse, de coup d'œil et de décision qu'ils auront déployées pendant la saison précédente.

Ces sports gracieux et si élégants tous deux pourront ainsi marcher de pair, l'un se pratiquant en été, l'autre en hiver.

Un des motifs, qui ont contribué à retarder les progrès du hockey, est que beaucoup de sportsmen et de sportswomen sont persuadés que sa pratique est dangereuse. Qu'ils veuillent bien prendre connaissance des règles de ce sport ; ils y verront que toute brutalité, sous quelque forme que ce soit, en est bannie et, le cas échéant, sévèrement pénalisée.

Il est interdit d'essayer en aucune manière de faire tomber un adversaire, de le frapper ou de le gêner d'une façon dangereuse, que ce soit en le poussant à la main, ou avec l'épaule. Le « fowl », qui consiste à pousser l'adversaire pendant qu'on l'attaque, est également prohibé. Il est, à plus forte raison, défendu de donner des crocs-en-jambe à un adversaire, que ce soit avec le pied ou avec le stick. Une faute, malheureusement assez fréquente, est le « stick » : elle consiste dans le fait de lever la crosse au-dessus de l'épaule

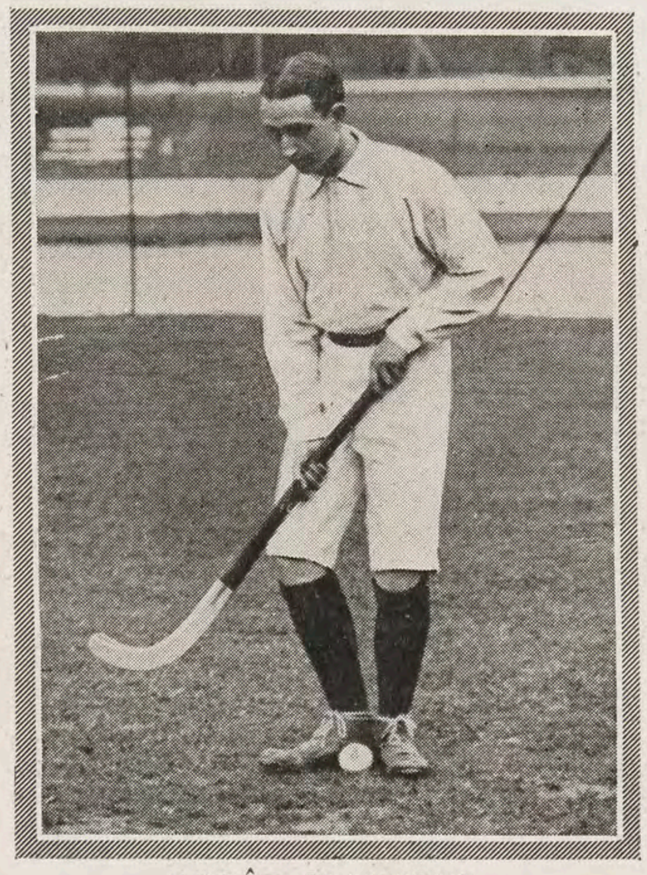
QUELQUES FAUTES DU HOCKEY

Gêner l'adversaire en le poussant avec la main est une faute.

Gêner l'adversaire en le poussant avec l'épaule est une faute.

Le "fowl" consiste à pousser le joueur quand on l'attaque.

Le croc en jambe, soit avec le pied, soit avec le stick.



ARRÊT CLASSIQUE

L'arrêt classique se fait avec les pieds. Seuls les joueurs de classe peuvent le négliger.

et de s'exposer ainsi à toucher un adversaire à la tête.

Il n'est permis de frapper la balle qu'avec le stick ; il est donc rigoureusement interdit de se servir à cet effet d'une partie quelconque du corps, notamment du pied, autrement que pour les arrêts. D'autres fautes, telles que l' « off-side » ou hors jeu, la sortie en touche, étant les mêmes qu'au football-association; je ne m'y appesantirai pas.

La principale pénalisation infligée à une équipe, dont un joueur a commis une faute, est le « coup franc » qui donne le droit à un joueur de l'autre équipe, sans qu'on puisse le gêner, de dégager dans la direction qui lui paraît la plus profitable à son équipe. Toute brutalité étant proscrite du hockey, il en résulte que ce sport, si attrayant par ailleurs, peut être pratiqué par toute équipe masculine ou féminine ; aussi exprimons-nous l'espoir de voir bientôt de nombreux joueurs des deux sexes venir à nous et grossir le nombre déjà important des hockeyers.

Michel CARCANAGUES.

NOTRE ÉVOLUTION EN RUGBY

Par Jacques DEDET

LES PROGRÈS DU RUGBY FRANÇAIS NOUS ENGAGENT A PASSER EN REVUE LES DIVERSES RENCONTRES INTERNATIONALES, QUI NOUS ONT PERMIS D'ÉVOLUER, ET A RAPPELER LES AS DU TEMPS PASSÉ

MAINTENANT que nous sommes arrivés à tenir tête à nos maîtres es-rugby, il n'est pas mauvais, pour l'éducation de tous, de faire revivre un peu le passé.

1906. — Le premier match eut lieu à Paris, en 1906, au Parc des Princes. Les Anglais, qui avaient bien voulu se déranger les premiers, nous donnèrent une bonne petite leçon, marquant 35 points contre nous.

1907. — A Richmond, l'année suivante, en 1907, le score anglais fut plus élevé encore, il atteignit 41 points ; il est vrai que nos représentants arrivaient à totaliser 13 points ; la partie avait été splendide.

1908. — En 1908, la victoire de l'Angleterre, à Paris, fut encore assez aisément acquise; notre équipe était bonne, mais l'équipe de Rose était, cette année-là, excellente.

Cette même année vit l'équipe de France, à Cardiff, se faire battre pour sa première visite par 36 points (dont 9 essais) à 4 points. Nos points furent dus à un drop-goal fantaisiste, mais merveilleux, de Charles Vareilles, l'ancien ailier du Stade Français.

1909. — A Leicester, l'Angleterre marque 22 points et nous zéro. Guillemin et Duval se distinguent, mais ne peuvent empêcher la défaite.

A Paris, sur le terrain de Colombes, le Pays de Galles nous bat de superbe façon. Le grand Jones, le torse en avant, le cou tendu, est pour moi l'image du triomphe gallois ; à tout instant il troua notre défense. Un maigre essai que marqua Sagot, en fin de partie, fit pendant aux 47 points (11 essais, 7 buts) marqués par Galles.

Nous jouons en fin de saison, à Landsdowne, notre premier match contre l'Irlande. Le regretté Legrain, du R. C. F., joue là de façon superbe son premier match. Nous sommes battus honorablement : 19 à 8.

1910. — Le premier match joué l'est à Inverleith contre l'Ecosse. C'est une lourde défaite, 27 points à zéro, marqués sur un sol gelé, par un vent glacial. Brr..., quel froid!

Au Parc des Princes, l'Angleterre, pour la première fois, a du mal à nous battre ; elle ne nous bat que de 11 points à 3. Nos demis dominent nettement leurs adversaires ; seule, la confiance en eux manqua aux nôtres, ce jour-là.

Mais à Swansea, quelle déroute ! Les Gallois se jouent de nous dans une partie mémorable où le ballon vola sans cesse de mains en mains, 49 points contre nous et 14 pour nous.

L'Irlande, venue pour la première fois en France, frise la défaite. La présence d'un mauvais demi d'ouverture nous enlève nos chances, nous sommes encore battus : 8 à 3 ; mais, ce jour-là, les joueurs de France, à un homme près, avaient mieux joué que leurs adversaires.

1911. — L'Ecosse vient pour la première fois en France, et c'est l'occasion pour nos joueurs de remporter, à Colombes, la première victoire. Grâce à Failliot et à l'énergie de tous, à la faiblesse aussi de l'arrière écossais, nous gagnons le match par 16 points à 15.

Ce n'est qu'un accident ! A Twickenham, l'Angleterre venge l'Ecosse et marque, — ô terreur ! souvenir atroce ! — 37 points ; nos camarades ne marquent rien.

Le Pays de Galles vient à Paris avec une équipe excellente. Nous lui tenons tête toute une mi-temps. L'arbitre fait recommencer le match, alors que trois de nos joueurs sont encore au vestiaire. Nous sommes 12 sur le terrain quand Ivor Morgan marque le premier essai gallois. Deux autres seront marqués. Score : 15 à zéro. Duval était capitaine ; du Souich fit un excellent match.

En Irlande, dans la lointaine ville de Cork, les Irlandais nous font, à notre arrivée, une réception chaleureuse. On nous hisse sur les voitures, nos hôtes les détellent et nous traînent eux-mêmes jusqu'à l'hôtel. Le lendemain, nous étions battus d'une vingtaine de points.

1912. — Le 1er janvier, au Parc des Princes, les joueurs de l'Ile Verte nous rendent visite. Paoli et Dufau marquent chacun un essai pour la France, et ce n'est que par le jeu brillant et l'énergique commandement de Lloyd que les Irlandais gagnent finalement le match de 8 points à 6.

Nous allons pour la seconde fois en Ecosse, et les montagnards britanniques prennent, à Inverleith une rude revanche de leur défaite de 1911. Le demi d'ouverture français fait une médiocre partie et l'aile gauche de la ligne de trois-quarts joue fort mal. Burgun est excellent. Communeau sauve l'honneur; 31 points à 3.

MAURICE BOYAU

Capitaine de l'équipe de France, Maurice Boyau (à droite), abattit 35 avions ennemis pendant la guerre. Il fut tué en combat.

COMMUNEAU

Communeau commandait le Quinze de France victorieux de l'équipe d'Ecosse, à Colombes, en 1911. Nous gagnions par 16 points à 15.

LANE

Lane fut 16 fois international avec Communeau. Il fut le capitaine ayant le plus souvent commandé l'équipe de France. Tué à la guerre.

FRANCE-ANGLETERRE

L'ÉQUIPE FRANÇAISE DE RUGBY RÉSISTE AU QUINZE D'ANGLETERRE

LE MATCH DE RUGBY FRANCE-ANGLETERRE, JOUÉ LE 28 MARS A COLOMBES, AVAIT ATTIRÉ UN PUBLIC NOMBREUX. 35.000 SPECTATEURS ASSISTAIENT A CETTE RENCONTRE ET LA RECETTE S'ÉLEVA A 250.000 FR. L'ÉQUIPE DE FRANCE, COMMANDÉE PAR CRABOS, FOURNIT UNE PARTIE MERVEILLEUSE ET NE SE FAISAIT BATTRE QUE PAR 10 POINTS A 6. LES ANGLAIS MARQUAIENT 2 ESSAIS TRANSFORMÉS, CONTRE 2 BUTS SUR COUP FRANC.

1. L'arbitre indique du doigt l'endroit où la faute a été commise, tandis que les joueurs se plaquent encore et se disputent la possession du ballon. — 2. Après une touche longue, un Anglais esquisse un départ au pied, mais le jeu est arrêté par le referee pour faute, un homme ayant été plaqué sans avoir le ballon. — 3. Une attaque classique des trois-quarts anglais. Les attaques anglaises furent nettes, dangereuses quelques fois, mais manquèrent de variété. — 4. La lutte pour la possession du ballon donna lieu à des batailles sévères. On voit ici combien chacun met d'ardeur pour s'emparer de la balle. — 5. Un avant mis dans l'impossibilité de continuer son attaque à la main, donne un petit coup de pied à suivre. — 6. Un départ des avants anglais après une mêlée ouverte. Piteu s'apprête à arrêter le ballon. Les avants anglais furent excellents.

L'Angleterre, à Paris, au Parc, joue en excellent style et gagne, après un beau match, par 18 points à 8. Notre tenue fut méritoire.

Au Pays de Galles, nous fournissons aussi un fort beau travail, et nous ne succombons, à Newport, que de 14 points à 8, 4 essais à deux ; c'est la plus belle résistance offerte aux Britanniques, sur leur sol.

L'année donne une grosse défaite et trois belles exhibitions de notre équipe.

1913. — L'Ecosse vient à Paris et triomphe, au Parc des Princes, par 21 points à 3. L'arbitrage de M. Baxter n'est pas du goût du public qui le lui fait bien voir ; nos relations sportives sont rompues avec la Scottish Rugby Union.

L'Angleterre, dans la noire enceinte de Twickenham, grâce à Poulton, à Davies et à Lowe, nous inflige 20 points. Malgré Failliot et André aux ailes, nous ne marquons rien. Bruneau jouait à l'ouverture. Notre arrière Caujolle est le roi du jour.

Le Pays de Galles nous bat très difficilement au Parc des Princes : 11 points à 8 ; nous frisons la victoire, mais les avants gallois, emmenés par Alban Davies le Réverend, arrachent la décision.

En Irlande, nous enregistrons, à Cork, une assez forte défaite, acquise en seconde mi-temps, après un excellent début de jeu pour nous et un splendide essai de Failliot ; nous menions par 5 à zéro à la mi-temps.

1914. — A Colombes, l'Angleterre gagne par 39 points à 13. L'équipe anglaise comprenait sept hommes qui ont été tués à la guerre, l'équipe de France en comprenait cinq : Larribau, Burgun, Faure, Iguinitz, de Beyssac.

Nous allons à Swansea jouer contre le Pays de Galles, et c'est encore une défaite dure à notre amour-propre ; nous jouons très mal et sans grand courage : 31 points à zéro.

Heureusement, nous fournissons une exhibition meilleure à Paris contre l'Irlande, qui, commandée par Lloyd, ne l'emporte que d'un essai.

LA GUERRE !

. . . . . .

1920. — L'Ecosse eut le beau geste de reprendre, dès l'armistice venu, ses relations sportives avec la France. Le 1er janvier 1920, l'équipe d'Ecosse battait notre quinze national au Parc des Princes. Après une partie acharnée, les avants écossais parvenaient, dans une échappée, à mettre le ballon dans les mains de Sloan. Malgré leurs rudes attaques, sous une pluie diluvienne, les forwards porteurs du chardon ne purent franchir à nouveau nos lignes, l'Ecosse gagnait par 5 points à zéro.

A Twickenham, l'Angleterre eut un mal inouï à se défaire de nos quinze représentants.

FERNAND FORGUES

Fernand Forgues, de l'Aviron Bayonnais, joua onze fois dans l'équipe représentant la France.

Seul, un exploit individuel de Davies permit à nos hôtes de remporter la victoire par 8 points à 3 ; cette défaite était une belle performance de nos joueurs, elle permettait tous les espoirs.

Ceux-ci furent à un point de se réaliser à Colombes. Le Pays de Galles triompha difficilement des nôtres ; le résultat fut longtemps hésitant et les Gallois ne l'emportèrent que de 6 points à 5, après un essai marqué en fin de match par nous, mais non accordé.

Ce fut à Dublin que notre équipe nationale trouva la récompense de son effort de l'année, et se vengeant des trois défaites reçues, elle obtint, par 15 points à 9, contre l'équipe d'Irlande, sa première victoire internationale sur sol étranger. La France avait acquis la classe internationale.

L'année 1921 a heureusement débuté. En Ecosse sur le lointain terrain d'Inverleith, où en deux matches l'Ecosse avait marqué contre nous 58 points, notre équipe nationale battait l'équipe nationale d'Ecosse par 3 points à zéro.

Puis, c'était France-Pays de Galles, où nous étions battus par 12 à 4, à Inverleith, et enfin France-Angleterre dont nous parlons d'autre part.

Par contre, nos espoirs ont été déçus au Pays de Galles. Partis pleins de confiance après leur victoire sur l'Ecosse, nos joueurs comptaient faire un beau match. Nous fûmes battus de 12 points à 4 ; dans le score gallois, 6 points sont dus à des buts sur coup franc réussis par Jenkins, deux essais donc seulement ont été marqués contre nous. Contrairement à ce qui s'était passé jusqu'alors, c'est la première mi-temps qui nous avait été funeste, nos avants ayant été complètement dominés en mêlée et en jeu ouvert par le pack Gallois.

L'Angleterre, vainqueur de la Calcutta Cup, vint nous voir le lundi de Pâques. L'équipe anglaise arrivait avec une réputation d'invincible. Notre équipe, bien que privée des services de Jaurréguy et de Lasserre, fit une excellente partie. Les Anglais l'emportèrent finalement de 10 points à 6, mais nos 6 points n'étaient pas le résultat de deux essais ; Crabos nous les avait donnés en réussissant deux buts sur coup franc.

Ont été internationaux :
19 fois, Mauriat, F. C. Lyon.
16 fois, Lane, R. C. F.
12 fois, Lesieur, S. F.
Legrain, R. C. F. et S. F.
11 fois, Burgun, R. C. F.
Forgues (F.), A. B.
Guillemin, R. C. F.
9 fois, Mouniq, S. F.
Communeau, S. F.
8 fois, Dedet (J.), S. F.
Failliot, R. C. F.
7 fois, André (Géo), R. C. F.
Cadenat, S. C. U. F.
Hubert, A. S. F.
Larribau C. A. Périgueux.
Leuvielle, S. Bordelais.
De Malman, R. C. F.
Massé, S. Bordelais.

A droit à la cape tout joueur ayant disputé deux matches entre nations.

Remarques. — Le joueur qui a été le plus souvent international est Mauriat, du Football Club de Lyon.

Le Club qui compte le plus d'internationaux est le R. C. F., puis le Stade Français. C'est Communeau et Lane qui ont commandé le plus souvent l'équipe de France. Les autres capitaines ont été : René Duval, Jacques Dedet, Maurice Leuvielle, Mouniq, Maurice Boyau, Fernand Forgues, Struxiano, Crabos.

Communeau commandait contre l'Ecosse à Colombes en 1911 ; Struxiano à Dublin en 1920 ; Crabos à Inverleith en 1921.

Jacques DEDET.

LE MATCH DE RUGBY FRANCE-ANGLETERRE

CE QUE PENSE LE VAINQUEUR

LE CAPITAINE DE L'ÉQUIPE D'ANGLETERRE, DAVIES, NOUS DONNE SES IMPRESSIONS SUR LE MATCH QUE SON ÉQUIPE GAGNA PAR DIX POINTS A SIX

DAVIES, le capitaine de l'équipe d'Angleterre, qui gagna ses quatre matches internationaux de l'année, ne se dépense pas en longues considérations sur le match. Il est, on le sent, bien nettement persuadé de la supériorité du jeu anglais sur le nôtre. Il pense que son équipe n'a pas joué avec autant de bonheur à Colombes qu'elle ne l'avait fait dans les matches précédents. Les avants anglais principalement fournirent une beaucoup moins bonne exhibition que contre les Gallois et les Ecossais, ils ne furent guère supérieurs aux avants tricolores que dans le jeu au pied, surtout par leur groupement meilleur que le nôtre dans ces phases de jeu. Par ailleurs, il n'est que dans la touche longue où ils aient pu mettre la vigilance des nôtres en défaut, mais là ils réussirent souvent à tromper nos avants. Les lignes arrières jouèrent dans un style fort différent, ils manquait à notre équipe des ailiers, ils manquaient à la vôtre de la variété dans les attaques des centres. Les deux arrières furent excellents, mais Clément eut à montrer plus de courage.

Il faut ajouter à ces appréciations notre jugement personnel sur le merveilleux joueur qu'est Davies. Il nous fit assister à certains moments à des courses prodigieuses d'habileté, évitant par des esquives dix fois répétées le plaquage des nôtres ; mais aucune de ses trouées ne fut assez suivie par les siens pour amener l'essai, peut-être devansait-il ses partenaires eux-mêmes.

Quoi qu'il en soit, ce fut un fort beau match. La victoire est allée à l'équipe la meilleure et nos camarades peuvent être heureux d'avoir aussi vaillamment défendu nos couleurs.

J. D.

LES MANIFESTATIONS DE LA "VIE AU GRAND AIR"

LE SCOLAIRE COMPLET Petit à petit l'idée de notre directeur Pierre Lafitte se matérialise. Les architectes sont au travail ; mais au plan d'organisation, dressé par J.-A. Bernard, professeur agrégé de Stanislas et Marcel Delarbre, le prestigieux organisateur des grandes épreuves athlétiques, il semblait manquer la bonne lumière des artisans, des constructeurs, celle des éducateurs physiques de la brillante jeunesse de l'Académie de Paris. Non pas : ils étaient tous là, délégués par MM. les Proviseurs des grands Etablissements de l'Etat. Pensée éphémère et fragile, tu n'es plus un vain mot ! L'artisan va t'inscrire par ce geste. Il était là l'autre soir, ils étaient tous là venus autour de l'inventeur, qui, modestement, écouta et se contenta d'énoncer cette pensée qui est tout un programme : « La spécialisation outrancière et malheureuse ne doit pas être au programme du scolaire complet. La tête et les jambes... et puis les bras, tel doit être le souci des sculpteurs que sont les éducateurs physiques qui vont ébaucher demain le scolaire. » C'était un point sur l'*i* et cette idée fut acceptée avec enthousiasme. Le programme était à l'ordre du jour : les épreuves furent généralement maintenues.

Les courses 60 mètres, 300 mètres, 1.000 mètres furent trouvées parfaites.

Le relais se transforme en 500 mètres relais par équipes de huit coureurs (7 × 60 m. × 80 m.).

Les concours reçurent deux transformations : étant donné l'usage du poids scolaire de 5 kilogrammes, celui-ci fut adopté et remplaca celui de 4 kilogrammes.

A la demande générale, le grimper à la corde s'ajouta au programme : pour cette épreuve, deux représentants seront admis par lycée ou collège (le classement se fera en mesurant la hauteur).

L'élimination de tout concurrent n'ayant pas pris part à au moins deux épreuves, une course ou un saut et une épreuve de bras (lancer-grimper), fut annulée pour cette année, tout au moins.

Pour les épreuves hors concours (200 haies, saut à la perche, javelot), quatre concurrents seront acceptés. L'âge limite fut fixé à vingt ans, afin de ne pas trop désavantager les jeunes.

Un programme détaillé sera envoyé d'ailleurs aux professeurs d'éducation physique.

LA FRANÇAISE SPORTIVE IDÉALE Ce concours, institué par la *Vie au Grand Air* et doté par M. Basil Zaharoff de 5.000 francs de prix, vient à son heure, pour donner au sport féminin la consécration définitive.

Lorsqu'il fit timidement son apparition en 1912, sur le terrain de l'athlétisme — et non pas sur un terrain d'athlétisme — il fut conspué, selon l'habitude française consistant à dénigrer toute innovation venant de ses nationaux. Mais les pionniers du sport féminin continuèrent patiemment leur œuvre ; ils réussirent, en 1917, à créer la Fédération des Sociétés féminines sportives de France, et aujourd'hui le labeur de toutes ces années s'épanouit en une floraison de clubs dont le nombre s'accroît de semaine en semaine — on pourrait presque dire journellement.

Le moment est donc bien choisi pour porter aux détracteurs du sport féminin le dernier coup mortel. Ayant vu leurs arguments réduits, un à un, à néant, ils en invoquent un autre : d'après eux, le sport enlève à la femme tout son charme, toute sa grâce. Nous allons leur démontrer le contraire par ce Concours de la Française sportive idéale.

Il est bien évident que la pratique du sport — bien que développant la souplesse — ne peut donner la grâce à qui ne la possède pas naturellement. Mais si nous vous présentons de réelles sportives ayant un réel charme de mouvements et d'attitudes, qu'aurez-vous à nous opposer, ô détracteurs systématiques ?

C'est précisément pour éviter la participation de sportives improvisées dont le classement en tête du Concours ne prouverait pas que la pratique continue du sport ne nuit pas au charme féminin, que les éliminatoires porteront uniquement sur les épreuves d'athlétisme. Nous verrons aux prises l'élite de nos championnes dont la plupart font de la propagande par l'exemple depuis dix années.

Bien que la Fédération des Sociétés féminines sportives de France ait accepté de se charger de l'organisation fort délicate de ce Concours, il ne s'ensuit pas que l'ostracisme ait été jeté sur les groupements non encore affiliés à la F. S. F. S. F. Au contraire, faisant une fois de plus preuve de leur largeur d'esprit, les dirigeants de la F. S. F. S. F. ont proposé de l'ouvrir à toutes, sans aucune exception, et dans les mêmes conditions qu'aux licenciées de la Fédération.

LA COUPE DE YACHTING Les sports ont pour objet de perfectionner ceux qui les pratiquent et les instruments dont ils se servent. C'est plus particulièrement le cas dans les sports nautiques, inégalement cependant. Ainsi, dans le sport de l'aviron, les améliorations réalisées dans les embarcations de courses sont peu sensibles et n'entrent que pour une part extrêmement faible dans les chances de victoire d'une équipe, le facteur équipage dominant presque exclusivement, tandis qu'en yachting, dans les courses à la voile, les plus en faveur, c'est le facteur bateau qui est prédominant. Au meilleur équipage, s'il n'a pas le meilleur instrument, le racer le plus vite, on ne saurait demander qu'il batte ses adversaires plus rapides. La lutte, dans une régate à la voile est plus généralement entre architectes navals ou constructeurs.

Aux dernières Régates à voiles des Olympiques, à Ostende, en juillet dernier, les succès des concurrents les plus heureux mirent en évidence les auteurs de leurs plans, non les équipages.

C'est évidemment cette considération qui a inspiré le directeur de la *Vie au Grand Air*, M. Pierre Lafitte, lorsqu'en 1903, désirant encourager ce que les Anglais appellent le *seamanship* (habileté marinière), il fonda une épreuve tout à fait spéciale pour être courue chaque année, le jour de l'Ascension, dans le bassin de Meulan.

D'ordinaire, les courses à la voile se font sur un parcours donné, les yachts d'une même série partant sous voiles, au signal indiqué au programme, et le premier passant la ligne d'arrivée est le vainqueur. Dans la coupe de la *Vie au Grand Air*, la règle est toute différente. Les yachts sont à l'ancre, toutes les voiles amenées, les équipages restés à terre. Au signal de départ, les équipages sautent en canots, font force de rames pour rejoindre leurs yachts respectifs, hissent les voiles et, en quittant le mouillage, y laissent leurs canots amarrés. Au retour, les yachts reprennent leurs mouillages, les équipages amènent les voiles sur le pont et se précipitant dans les canots regagnent la rive. Le yacht vainqueur est celui dont l'équipage a abordé le premier, après une course régulièrement faite.

Le handicap entre les yachts de tailles différentes est précisément cette différence qui fait que les plus gros ont besoin de plus de temps pour appareiller et opérer inversement les mêmes manœuvres au retour, que les plus petits. Le handicap est d'autant plus juste que la longueur du parcours, par rapport au vent et à la différence de taille des yachts, du plus grand au plus petit, a été plus adroitement déterminé par celui qui en avait la charge délicate.

On comprend sans peine qu'une semblable épreuve doit mesurer la valeur manœuvrière des équipages de courses, leur habileté à gagner le bord, à quitter et à reprendre le mouillage, à hisser et à établir rapidement la voilure. C'est en plus grand, quelque chose ressemblant assez aux courses de solitaires : un seul homme à bord pour appareiller et faire la course. Le self-handicap ne donnait pas de mauvais résultats entre des yachts allant de un à dix tonneaux. Les anciens du C. V. P. n'ont pas oublié les courses où, seul à son bord, M. Michelet courait dans sa *Turquoise*.

La coupe de la *Vie au Grand Air* a, nous l'avons dit, pour objet de mettre en relief le parfait entraînement, le *seamanship* des équipages de yachts de courses ; c'est pourquoi il s'y attache un intérêt de premier ordre. Elle sera disputée le 5 mai, jour de l'Ascension, à Meulan, sous la direction du Cercle de la Voile de Paris.

PRÉPARONS L'OLYMPIADE DE 1924

DES STADES ET DES ENTRAINEURS

Par Maurice CAMBIER

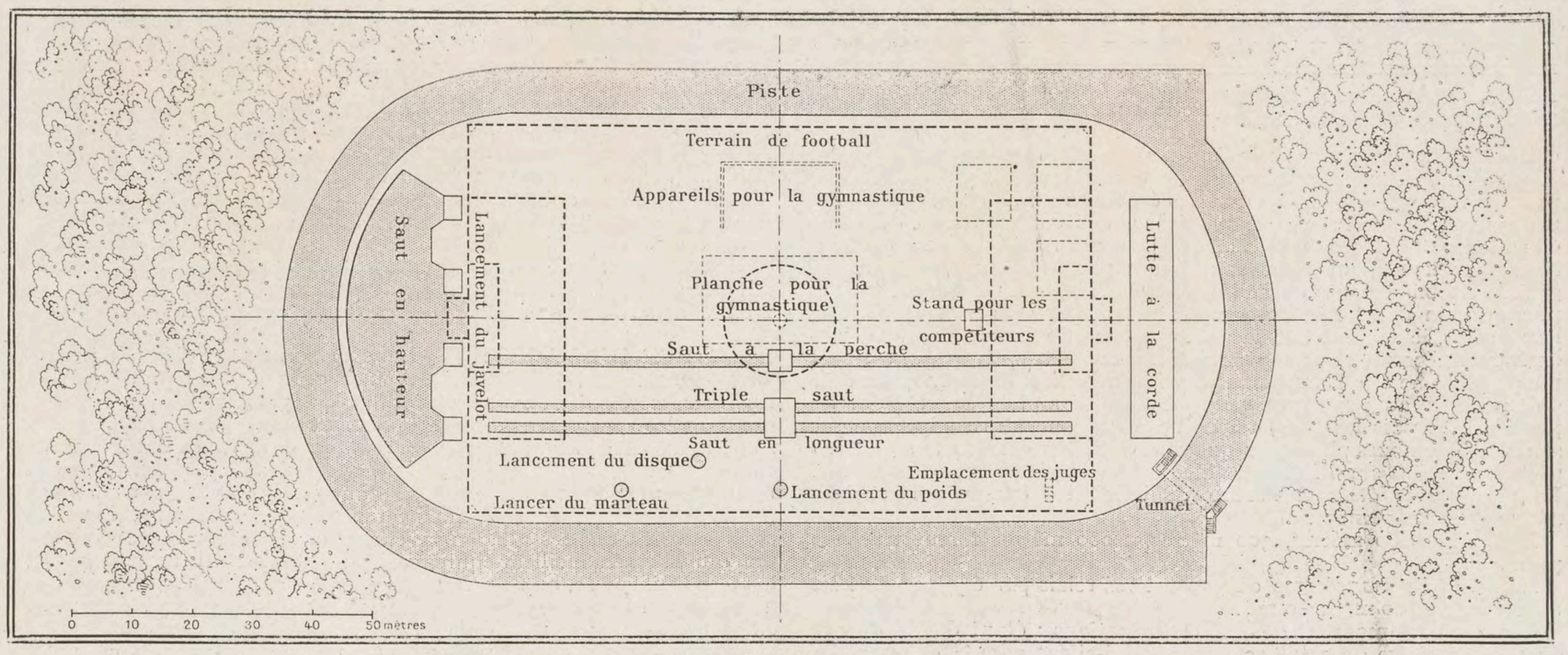
CETTE ROUTE NOIRE, QUI TOURNE EN ROND, AU MILIEU DE CETTE PRAIRIE DOMINÉE PAR QUELQUES GRADINS DE BOIS, EST AUTRE CHOSE A CONSTRUIRE QU'UNE ROUTE. IL FALLUT, EN EFFET, DES ARTISTES POUR MENER A BIEN CETTE ŒUVRE. DES PLANS SAVAMMENT CALCULÉS SONT NÉCESSAIRES POUR RÉALISER CET ANNEAU

Le sport athlétique, comme tout bon apôtre, est un homme très pauvre, il ne peut que tendre les bras à ses disciples ; il donne tout son pain, toute sa foi, mais comme il est miséreux.

Les grandes organisations peuvent à grand' peine entretenir les terrains d'entraînement des sports athlétiques, les budgets annuels sont dévorés en moins de trois mois. La vie chère sévit aussi pour elles et, comme cette œuvre de santé nationale est... bénévole, tout au moins en attendant que le nouveau projet de loi déposé à la Chambre soit sorti..., alors l'égoïsme aveugle fait oublier le devoir, ce devoir à peine compris même des pratiquants du sport et, comme Job, les sports athlétiques s'en vont, nourris d'espoir et de promesses. Mais, hélas ! voyons ces grands stades commencés qui doivent être arrêtés faute d'argent, voyons ces autres qui doivent se refuser des travaux urgents, il leur faut des secours immédiats.

Il faut sauvegarder les stades... et puis en construire.

La jeunesse se presse de toutes parts aux portes des stades. Les vieilles et glorieuses maisons de sport pur refusent du monde,



LE STADE DE STOCKHOLM

L'arène du Stade où se disputèrent les jeux olympiques de Stockholm en 1912 et où Bouin fit le record de l'heure. La piste, mesurée à o m. 30 du côté intérieur de la circulation en sens opposé aux aiguilles d'une montre, couvre 380 mètres.

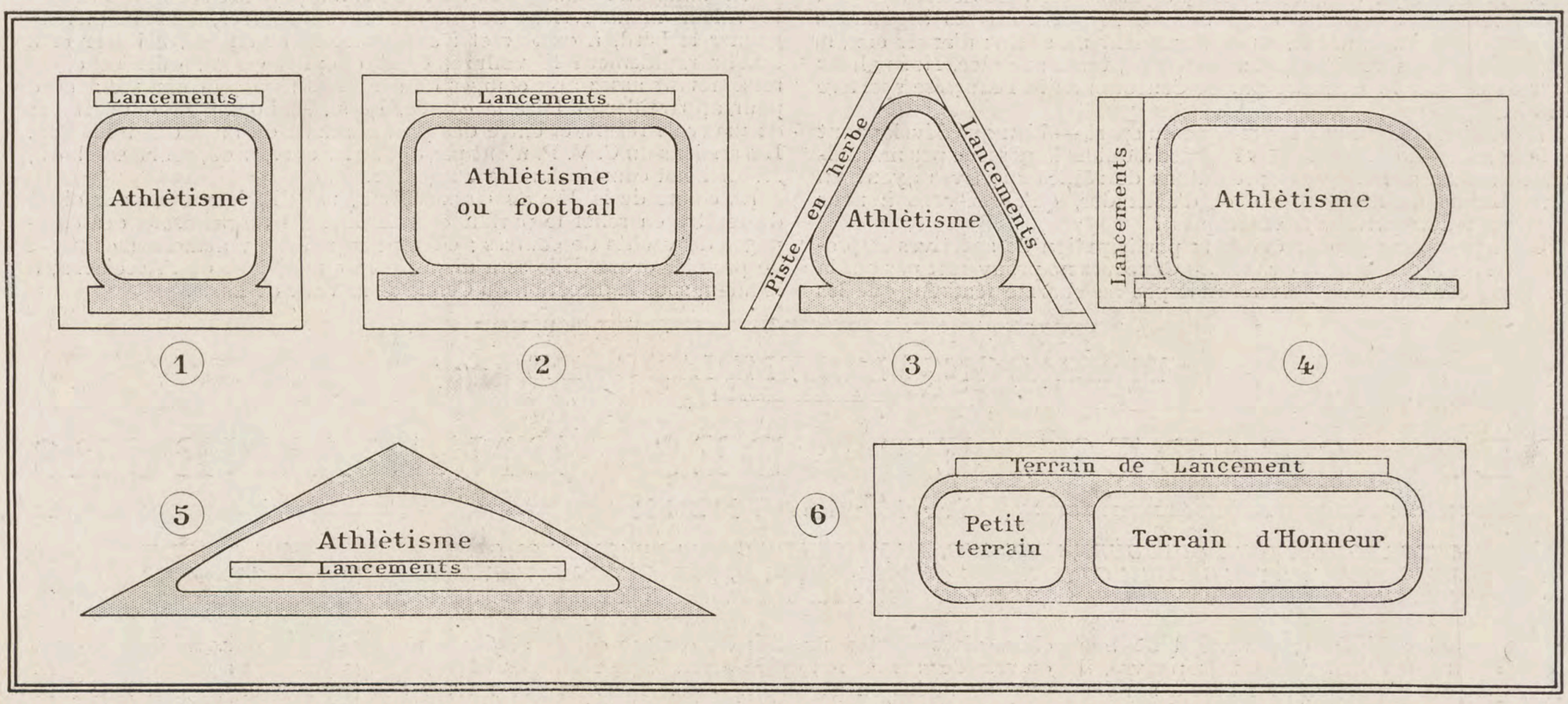
il faut donc bien, malgré tout, faire des stades! *De l'argent?* Les administrations, les pouvoirs publics doivent prendre en mains la construction des stades. Des opérations financières peuvent être tentées sous couvert de l'Etat, elles réussiront. Les départements, les villes devraient avoir à cœur de posséder la plus belle arène, c'est-à-dire la plus belle place publique d'hygiène et de santé morale et physique, ils ne pourraient qu'y gagner, sauf les cabarets...

L'argent trouvé, ce n'est pas tout: il faut un terrain. Si nous avons le choix, prenons de préférence une terre légère et sableuse, un terrain non argileux, largement perméable. Si nous avons des arbres, méfions-nous de les abattre. Quoi de plus ravissant, par exemple, que le Stade Français, à Saint-Cloud : le bocage verdoyant est autrement plaisant qu'un horizon de ciment armé. La proximité d'un cours d'eau sera l'occasion d'installer le stade et sa piscine. Quel heureux trouvera cette aubaine ?

Au fait, un stade moderne, c'est un terme généralisé pour appeler ces pelouses où l'on pratique les sports purs — football ou athlétisme — mais, comme les maisons, il en est de cent modèles. Nous distinguons le stade olympique — lieu organisé pour le déroulement des compétitions prévues au programme olympique, — c'est donc ici le grand stade modèle ; il n'a qu'un défaut, c'est de rendre plus délicate la confection de l'ensemble : les arbres deviennent gênants pour la recette, et il faut beaucoup de places. L'architecte doit sacrifier la nature vive et se confiner dans le style architectural souvent bien négligé.

Une belle prairie, rafraîchie par une rivière, ruisseau ou même ruisselet, ombragée de quelques beaux arbres bien feuillus, c'est déjà un idéal, mais toutefois l'idée poétique doit malheureusement encore céder le pas au réalisme. Qui viendra sur ce futur stade ? Mais alors, le terrain d'entraînement doit être pratique, c'est-à-dire à la porte du sportif : il doit être d'accès facile. Voyons-nous la popularité d'un stade français placé à une des portes de Paris ? Et le succès du club de la Société Générale n'est-il pas autant dans la facilité d'accès et l'agréable disposition des terrains d'entraînement que dans la valeur et le dévouement des entraîneurs ? Avons-nous idée de la popularité qu'aurait le Stade Pershing s'il était desservi par une gare ? L'accès est un des facteurs importants du stade.

Avant d'établir les fondations d'une maison, le plan est nécessaire et ce plan est dicté par une idée pratique d'abord, l'agrément vient généralement en second lieu, malheureusement. *Le plan s'adapte aux dépenses autorisées, à la forme du terrain, au but recher-*



LES DIVERS TERRAINS CONVENANT A LA CONFECTION DE STADES

La piste d'entraînement doit s'adapter d'abord au terrain ; en voici quelques modèles pouvant permettre l'entraînement en vue des compétitions sur la piste dite à 2 arcs, conçue pour les jeux olympiques, par exemple. — 1. Piste carrée à coins arrondis. 2. Piste rectangulaire à coins arrondis. — 3. Piste trapèze dite en poire. — 4. Piste rectangulaire à trois arcs. — 5. Piste triangulaire à un arc. — 6. Piste à rectangle long, comprenant deux terrains pour l'athlétisme et un pour les lancements.

ché. C'est qu'en effet tous les stades n'ont pas le même but : il est des stades qui ne verront que bien rarement la grande foule, stades plutôt de famille, créés pour le seul souci de la bonne santé, façon originale et intelligente d'aller à la campagne prendre un sérieux bain d'oxygène, en même temps que cure bienfaisante de bon soleil. Ici, les arbres ne sont pas de trop, le spectateur est relégué au dernier plan.

L'athlète au premier, c'est l'heureuse formule du sport. Tout de même, il faut dire que le sport vit surtout et vivra surtout par la compétition. C'est une façon de propagande qui ne doit nullement faire pâlir les hygiénistes, car, au fait, la sage compétition doit être contrôlée, et il nous souvient avoir demandé la visite médicale des athlètes par un médecin attaché au club ; la compétition est donc nécessaire au sport. Le public est ici moins loin, il exige que l'on s'occupe de lui. Que demande-t-il et que demande l'athlète ? Ou plutôt que demande l'athlète et que réclame le public ?

Le public désire trouver un plaisir et non une corvée ; il n'aime pas être déçu : il aime venir vite, bien circuler, être à l'abri et bien assis, bien voir, être bien renseigné et pouvoir partir facilement.

L'athlète se mélange au public, sitôt reposé de ses épreuves; plus à la peine, il est cependant plus accommodant; du reste, il vient à bout de tout et a tôt fait de pourvoir à ses besoins insatiables de suivre le spectacle. Pourtant, il exige une chose et là-dessus il est très sensible : il demande de pouvoir *bien se préparer pour bien concourir* et, sitôt après, il aime prendre quelques soins d'hygiène, la douche et le massage lui sont agréables; alors, si de plus il a de quoi se restaurer, il est heureux! Eh bien ! voilà déjà tout un plan d'organisation de stade, des observations que l'architecte constructeur doit enregistrer. Quand il aura songé que, pour bien courir, il faudrait au coureur de bonnes pistes, pistes souples, consistantes, fermes, légères, qui puissent bien faire rendre les qualités de l'athlète, quand ces chemins de course seront tracés pour permettre au public de suivre la course, et cependant construites de telle sorte que l'athlète s'y trouvera à l'aise, et quand le lanceur, le sauteur, le gymnaste, etc. auront un terrain idéal d'entraînement et de démonstration et le public un beau spectacle, le stade sera populaire, c'est une formule qui est à la base de la conception du plan d'un stade, qu'il soit olympique ou athlétique.

Maurice CAMBIER.

LES CHAMPIONNATS DE CROSS DE CORLET

Par CORLET

LA COURSE A PIED NOUS A VALU, DEPUIS LA GUERRE, TROIS RÉVÉLATIONS EN DEMI-FOND ET EN CROSS COUNTRY, GUILLEMOT, DE NYS ET CORLET. CELUI-CI, HÉROS DE LA GUERRE, VA NOUS CONTER COMMENT IL EST DEVENU CHAMPION

Je suis né à Paris, il y a vingt-trois ans et demi. De mon métier, je suis ajusteur-mécanicien. J'ai fait la guerre au 60e bataillon de chasseurs à pied, sous les ordres du commandant Sée, qui, plus tard, devait diriger l'Ecole de Joinville. Je fus grièvement blessé : des éclats d'obus m'atteignirent au bras, à l'épaule, dans les reins et m'attaquèrent un poumon. Cela ne suffisait pas : la gangrène gazeuse suivit. Cinq mois d'hôpital, la médaille militaire, voilà ce que me rapportèrent les méchants procédés allemands. Je dois ajouter que je ne me ressens nullement de ces atteintes de la fatalité. Maintenu bon pour le service armé, je retournai au front et je fis de l'occupation, cette fois au 19e bataillon de chasseurs.

C'est ainsi que je devins coureur à pied ! En effet, on fit une sélection pour les Jeux Interalliés qui devaient se disputer au Stade Pershing. Je m'inscrivis pour le 1.500 mètres que je gagnai à Metz dans le temps peu reluisant de 4 m. 54 s. Le capitaine Quilgars admit que je pouvais être perfectionné et voulut bien s'occuper de moi. Je vins à Paris pour les éliminatoires des Jeux, mais je fus battu dans la dernière. Je restai à l'Ecole de Joinville où je me mis sérieusement au travail.

En 1919, je courus fréquemment : dans le championnat de Paris de 5.000 mètres où je me classai 3e, dans le championnat de France des 10 kilomètres où je pris une place d'honneur, dans le championnat de Paris de cross où je finis 6e, dans le National où je fus 3e, dans le cross des Cinq Nations à Belfast où 3e des Français, derrière Duquesne et Bouchard j'occupais la 13e place du classement général, dans le cross France-Belgique enfin où je terminai 4e. C'était peut-être prometteur, mais trop uniformément honorable. Personne ne voyait en moi un vainqueur futur !

En 1920, j'étais l'éternel second : 2e dans le championnat de France des 10 kilomètres sur piste, derrière Vignaud, 2e dans le championnat de France des 10 kilomètres, derrière Heuet. Puis, je me préparais à l'Olympiade. J'espérais sinon gagner, tout au moins valoir quelques points à mon équipe, mais mon patron d'alors, peu versé dans les questions sportives, me refusa d'aller représenter la France à Anvers. Je me contentai de travailler sérieusement en vue de la saison hivernale. Hélas ! pendant mon entraînement, j'eus la terrible douleur de perdre maman, malade depuis longtemps. Mon chagrin et le délabrement de mon cœur furent tels que je négligeai tout et que mon travail s'en ressentit. Je pris part cependant au Lemonnier où je ne pus faire mieux que me classer 7e. Je me mis alors au repos, mais je me préparai peu à peu aux championnats de Paris et de France de cross.

LOUIS CORLET, CHAMPION DE FRANCE DE CROSS COUNTRY
Corlet, après avoir gagné le Championnat de Paris de Cross Country, a triomphé à nouveau, le 5 mars, à la Courneuve, dans le National. Il y battait les meilleurs coureurs de France, après une course magnifique.

Je me suis contenté de suivre strictement et d'une façon méthodique les conseils de mon compétent manager, le capitaine Quilgars. A partir du 15 janvier, je m'entraînais trois fois par semaine sur 8 kilomètres à chaque séance. Allure moyenne, pour le souffle simplement, aucun sprint, aucun effort. A partir du 8 février, deux fois par semaine, je faisais 10 kilomètres, le mardi, à un train assez sévère et 3 kilomètres, le jeudi, à une allure rapide. Huit jours avant le championnat de Paris, je parcourus la distance complète du cross à très bonne allure, coupée de plusieurs démarrages, sur le terrain de la Société Générale.

Chaque matin, au lever, je faisais quinze minutes de culture physique : mouvements des bras et du corps, beaucoup d'assouplissement des jambes. Et, trois fois par semaine, avant le dîner, je me faisais masser. Telle fut toute ma préparation pour le Championnat de Paris de cross.

Pour le Championnat de France, le travail fut moins dur : je me reposai durant toute la semaine qui suivit le Championnat de Paris. Le dimanche précédant l'épreuve nationale, je courus une heure sur l'hippodrome de Vincennes, à un train très sévère. Le jeudi, je pris un galop sur 2 kilomètres à très vive allure. C'est tout.

De mes deux victoires dans le Championnat de Paris et dans le Championnat de France, celle qui fut acquise le plus difficilement fut la seconde. Le Championnat de Paris ne me procura aucune inquiétude, malgré une défaillance qui me dura pendant 200 mètres au cours de la première boucle. Mais, dès le dé-

LE CHAMPIONNAT DE FRANCE DE CROSS COUNTRY

La Vie au Grand Air

LE PREMIER PASSAGE DU SECOND PELOTON

Après un départ mouvementé, un premier peloton s'était formé. Au premier passage, les leaders étaient suivis par un second groupe composé de : Berthelot (3), Monier (4), Gaude (25), Brossard (7), Ichard (131), Isola (5).

LES LEADERS SORTENT DE L'HIPPODROME

Après 4 kil. 800 de course, un peloton de quatre hommes était en tête. Celui-ci, composé de : Duquesne (301), Vignaud (11), G. Heuet (28) et Corlet (1), ne devait se désagréger qu'après le second tour sur l'hippodrome (10 kil. 800).

A MI-COURSE

Duquesne, Corlet, G. Heuet et Vignaud étaient toujours ensemble à mi-course. Bouchard suivait à 14 secondes, Manhès à 30 secondes, Gallet et Cintrat de Firminy à 32 secondes.

LE CHAMPIONNAT DE FRANCE DE CROSS COUNTRY S'EST DISPUTÉ LE 6 MARS, SUR 16 kil. 500, A LA COURNEUVE. LA COURSE, QUI COMPRENAIT UN PARCOURS DANS L'HIPPODROME ET DANS DES TERRAINS LABOURÉS, FUT SUIVIE PAR UN PUBLIC NOMBREUX ET FORT ENTHOUSIASTE.

CORLET, DU CLUB ATHLÉTIQUE DE LA SOCIÉTÉ GÉNÉRALE, DÉJA CHAMPION DE PARIS, REMPORTAIT UN NOUVEAU SUCCÈS DANS LE "NATIONAL". APRÈS UNE LUTTE SERRÉE QUI DURAIT JUSQU'A 50 MÈTRES DE L'ARRIVÉE, IL TRIOMPHAIT DE DUQUESNE. VIGNAUD SE CLASSAIT TROISIÈME.

BURTIN ET BOUCHARD

Burtin, qui était tombé au départ, refaisait presque entièrement le terrain perdu et, à la première sortie de l'hippodrome, il était, avec Bouchard, à six secondes des hommes de tête.

LE CHAMPIONNAT DE FRANCE PROFESSIONNEL DE CROSS-COUNTRY

Le championnat de France professionnel de cross-country, s'est disputé le 20 mars, dans le parc de St-Cloud. La course se résuma en un duel Vermeulen, Drancourt, Thœys. Finalement, Vermeulen battait Drancourt de 40 mètres et Thœys de 50 métres. *De gauche à droite :* 1. Delaporte, Lacire et Vermeulen pendant la course. — 2. L'arrivée de Vermeulen. — L'arrivée de Drancourt.

but, j'avais l'impression que je pouvais gagner et que je gagnerais. Je tiens à dire combien je fus émerveillé de la performance de notre vétéran Bouchard, qui, malgré ses trente-six ans et sa carrière sportive de plus de vingt ans, donne toujours l'exemple et est si redoutable pour ses rivaux. Admirons l'esprit sportif qui anime ce grand champion qu'on ne met pas assez en valeur, car les apôtres ne courent pas les rues... et encore moins les cross !

J'étais également plein de confiance au départ du championnat de France. Les réserves faites par les compétences dans leurs pronostics me donnaient des ailes. Mais, parti trop vite, je faillis me mordre les doigts. Au cinquième kilomètre, je m'aperçus que rien ne sert de partir à point, il faut savoir courir ! Je laissais passer Duquesne et Heuet et me contentais de rester dans leur foulée, afin de me remettre de mon effort prématuré. Le premier passage sur la piste s'effectuait dans de bonnes conditions. Dans la seconde boucle, Duquesne me décollait de 30 mètres. Je comblais mon retard pendant les deux derniers kilomètres. En entrant sur l'hippodrome, j'avais 10 mètres d'avance sur mon valeureux adversaire qui ne se tenait pas pour battu et me rejoignait au saut du petit mur. Je croyais la partie gagnée et ne croyais pas à ce retour imprévu. C'est vous dire l'émotion que je ressentis en voyant Duquesne franchir l'obstacle avec moi. La lutte commençait alors, sans merci. Dans les 400 derniers mètres, coude à coude fantastique où nous mettions toute notre fougue, toute notre frénésie... et peut-être pas assez de science ! Les démarrages succédaient aux démarrages et nous jouions toujours aux Frères Siamois. Enfin, dans une suprême détente, aux derniers 100 mètres, je parvenais à décoller mon camarade. Dès lors, je n'avais plus d'inquiétude à avoir.

Le temps me stupéfia. Je savais que nous avions mené un train sévère, mais je n'espérais pas obtenir un pareil résultat. Chose curieuse : dans le championnat de Paris, il y avait un kilomètre de moins, j'avais gagné avec une minute de plus ; dans le championnat de France, il y avait un kilomètre de plus et je triomphais avec une minute de moins.

Je ne saurais trop dire en terminant que je dois mes deux victoires au capitaine Quilgars qui s'est toujours occupé de moi avec le plus entier dévouement et qui n'a jamais cessé de m'aider de ses conseils éclairés. Je m'efforcerai de faire de mieux en mieux pour lui manifester ma reconnaissance. Si je n'ai pas été très heureux dans le cross de Saint-Sébastien, qu'on ne m'en tienne pas trop rigueur : j'étais fatigué par le voyage, je venais de fournir deux performances très dures et, — ma foi, pourquoi ne l'avouerais-je pas, un peu à ma honte ? — mes victoires avaient été fêtées... ce qui est très mauvais pour l'entraînement !

CORLET,
Champion de Paris et de France de cross-country.

MES DÉCEPTIONS EN CROSS

Par VIGNAUD

SECOND DU CHAMPIONNAT DE PARIS, TROISIÈME DU CHAMPIONNAT DE FRANCE, SECOND DU CROSS DE SAINT-SÉBASTIEN, VIGNAUD NOUS DIT SES DÉBOIRES

J'AVOUE qu'il faut une fière audace pour accepter de parler de soi dans un journal, alors que c'est pour se lamenter sur des défaites. Je suis un peu humilié, légèrement intimidé, mais pourtant assez heureux, car je vais pouvoir en même temps rendre hommage à ceux qui m'ont vaincu et essayer, sans en avoir l'air, de me réhabiliter aux yeux de ceux qui me croyaient déjà capable de remporter le titre de champion de France de cross-country.

Je n'ai pas eu de chance : dans le Championnat de Paris, une faute de tactique m'empêchait de rattraper Corlet qui triomphait de 25 mètres. Une maudite grippe m'avait interdit de m'entraîner avec autant de soin que je l'aurais voulu. Je pensais déjà à la revanche, j'espérais livrer une lutte aussi cordiale que violente à mon vainqueur dans le Championnat de France et, dès que ma poitrine voulut bien me le permettre, je me remis au travail. Tout semblait marcher à souhait, j'étais plein de confiance.

Mais la qualité d'amateur a des revers qui manquent d'agrément. Il faut travailler pour vivre, surtout lorsqu'on est marié et père de famille. Or, mon patron, le vendredi soir, me fait appeler et m'annonce que mon collègue étant malade, il voudrait bien me voir le remplacer le lendemain. Je ne pouvais refuser. Le Championnat de France, c'est beau, mais une affaire importante comme celle où je travaille ne peut éprouver de difficultés du fait de mon passe-temps. J'acceptai donc Et à 3 h. 1/2 du matin, mon entraînement consista à aller aux Halles et je continuai ma besogne jusqu'à minuit ! Vous voyez que ce régime, la veille d'une course de 16 km. 500, était bien fait pour me mettre sur les genoux. J'espérais encore pourtant. Mais je m'aperçus bientôt que je n'avais pas grande chance. Je me maintins le plus possible, sans trop me dépenser, avec les hommes de tête, puis laissai passer Duquesne, Corlet et Bouchard. Je ne pus à la fin que battre mon vieil ami Bouchard, le grand vétéran, l'apôtre digne de Jean Bouin, mais j'étais à 150 mètres derrière Corlet et Duquesne.

Fort heureusement, je prenais ma revanche le 12 mars, à Saint-Sébastien : Duquesne était

NOS ATHLÈTES EN ESPAGNE

Nos meilleurs crossmen ont disputé le 20 mars, à St-Sébastien, la Coupe du roi d'Espagne cross-country de 9 kilomètres. L'arrivée mettait aux prises De Nys et Vignaud. Après une belle lutte, ce dernier finissait à une poitrine du vainqueur du Lemonnier qui gagnait en 31 m. 25 s.

5e, Corlet 7e, mais cette fois Léon de Nys était de la partie et il ne pouvait être question pour moi de gagner. Je me contentai de la seconde place, mais j'avais la joie de finir à une poitrine du vainqueur. Nous parcourions les 9 kilomètres du parcours en 31 m. 25 s. 1/5.

Par équipes, nous remportions une très belle victoire, puisque, pour la Coupe du Roi pour 5 hommes, nous totalisions 24 points (1er de Nys, 2e Vignaud, 3e Herminier, 4e Denis, 14e Keyser) contre 48 au C. A. S. G., vainqueur dans le Championnat de France, et que, pour la Coupe du Pueblo Vasco pour 3 hommes, nous obtenions 6 points contre 23 au Club Athlétique de la Société Générale.

Je m'entraîne maintenant pour le record de France des 20 kilomètres et espère de tout mon cœur réussir dans ma tentative. Mes déboires successifs ne me doivent-ils pas cette consolation ?

VIGNAUD.

LA PREMIÈRE OLYMPIADE FÉMININE

Par Marguerite BREDEAUT

LES SPORTIVES VIENNENT, GRACE A L'INTERNATIONAL SPORTING CLUB DE MONACO, D'AVOIR LEUR PREMIÈRE OLYMPIADE OU LES FRANÇAISES S'ATTRIBUÈRENT 5 VICTOIRES SUR 6.

LA *Vie au Grand Air* avait, la première, lancé l'idée d'organiser une Olympiade féminine, étant donné l'importance prise par les sports, depuis la guerre, dans l'éducation de la femme. Félicitons l'International Sporting Club de Monaco d'avoir eu cette initiative. Dans le cadre de beauté de la principauté de Monaco, les évolutions féminines furent peut-être encore plus goûtées que partout ailleurs.

Une foule énorme assistait aux séances et l'enthousiasme du public permet d'affirmer que les sports féminins ont désormais atteint le prestige de la gloire.

Le succès de cette manifestation prouve combien nous avions raison de proposer aux organisateurs une entreprise aussi importante.

C'était la meilleure propagande que l'on pût faire aux sports féminins, mais il ne faut pas se dissimuler les obstacles que les animateurs de l'Olympiade eurent à vaincre. A-t-on songé à l'organisation délicate de ces fêtes ? et a-t-on eu l'idée de toutes les difficultés qu'il fallut vaincre pour mettre sur pied de telles réunions ? Félicitons particulièrement nos confrères Robert Coquelle et Marcel Delarbre.

La cause est dorénavant entendue, et il n'existe plus de détracteurs ; même pour montrer l'intérêt d'amener des adeptes aux sports féminins, en indiquant au public qu'à côté du sport pur aux efforts outranciers, la grâce pouvait être conservée, les écoles Popard, Ronsay, Riviera Sport de Nice, etc., apportèrent le concours précieux de leurs harmonieuses prouesses. Ce fut l'apothéose de la femme gracieuse et sportive et nous voilà justement entrés dans l'idée du meeting organisé par *La Vie au Grand Air*, épreuve dénommée « Concours de la Française sportive idéale ».

C'est, il faut l'avouer, par la rivalité des nations plus que par celle des Clubs, qu'on peut progresser. Ce nous est donc une joie bien vive de remercier Monaco d'avoir été l'agent du succès des Françaises à l'aurore du sport féminin, succès sans cesse grandissant qui répond à une utilité, à une nécessité strictement nationales.

Eh oui ! n'exagérons rien, mais nous pouvons reconnaître que les Françaises ont fait excellente figure contre les meilleures athlètes étrangères. Démontrons-le cependant, il est des vérités qu'il ne faut pas craindre de répéter !

Sur le palmarès, la France s'attribue 5 épreuves contre 4 à l'Angleterre, et il est encore bon de préciser ; sans Miss Linès, que serait-il advenu ? En effet, l'Angleterre remporta ses quatre victoires grâce à la « Liébrard» anglaise Miss Linès, alors que la France vit sa gloire s'affirmer grâce aux efforts de Mlles Bréard, Delapierre, Kuzel, Gouraud-Moriss. Il fut certes très regrettable pour notre pays que Mlle Suzanne Liébrard, victime d'un accident l'an dernier, n'ait pu triompher comme elle l'aurait fait si nous nous rapportons à ses performances de jadis. Un rapide coup d'œil sur le palmarès confirmera ce que nous avançons.

60 *mètres plat.* — 1. Miss Linès (Angleterre), 8 s. 1/5.

250 *mètres plat.* — 1. Miss Linès (Angleterre), 36 s. 3/5.

800 *mètres.* — 1. Bréard (Fémina-Sport), 2 m. 30 s. 1/5.

74 *mètres haies.* — 1. Delapierre (France, Fémina-Sport), 12 s. 3/5.

300 *mètres relais* (4×75). — 1. Angleterre (Linès, Cast, Hatt, Wright), 49 s. 3/5.

800 *mètres relais.* — 1. Angleterre, 1 m. 46 s.

Saut en longueur. — 1. Miss Linès (Angleterre), 4 m. 70.

Saut en hauteur. — 1. Mlle Kuzel (Fémina-Sport) et miss Hatt (Angleterre), 1 m. 40.

Lancer du javelot. — 1. Mme Gouraud-Moriss (Olympique, Paris), 41 m. 53 (record).

Lancer du poids. — 1. Mme Gouraud-Moriss (Olympique, Paris), 16 m. 29 (record).

En outre de ces diverses épreuves athlétiques, il est intéressant de parler des danses helléniques de Duncan, qui jetèrent une note antique sur la réunion, de la gracieuse école de Mlle Jeanne Ronsay; Riviera Sport de Nice donna également un spectacle charmant par son interprétation exquise du ballet des *Chasseresses* de Gounod.

Je ne saurais oublier de citer les démonstrations pleines d'intérêt que donna avec un ensemble parfait le « Polytechnic Harriers » sous la direction de Miss J. Andrew.

M. Vidal, sous-secrétaire d'Etat, honora de sa présence la journée finale qui fut splendide, grâce au triomphe de la méthode française présentée par l'Institut de Gymnastique harmonique, dirigé par Mme Irène Popard, cet éminent professeur qui s'acquitte vis-à-vis de ses élèves d'une persévérance et d'une activité dignes de tous les éloges. Le travail fut de toute beauté, et produisit une forte impression, à en juger par les acclamations chaleureuses qui accueillirent les évolutions de cette jeune troupe.

Les jeunes filles, on le voit, ont su défendre nos couleurs brillamment, et il est flatteur de constater que les femmes sportives françaises ont réussi plus tôt que les hommes à rivaliser avec les championnes étrangères, et à les vaincre. On peut être certain maintenant que la grâce et la force peuvent très bien s'associer pour exposer les qualités physiques si appréciables et si appréciées du beau sexe.

Ce Meeting monégasque fut un réel succès pour la France. Félicitons-en encore une fois les organisateurs.

Marguerite BREDEAUT.

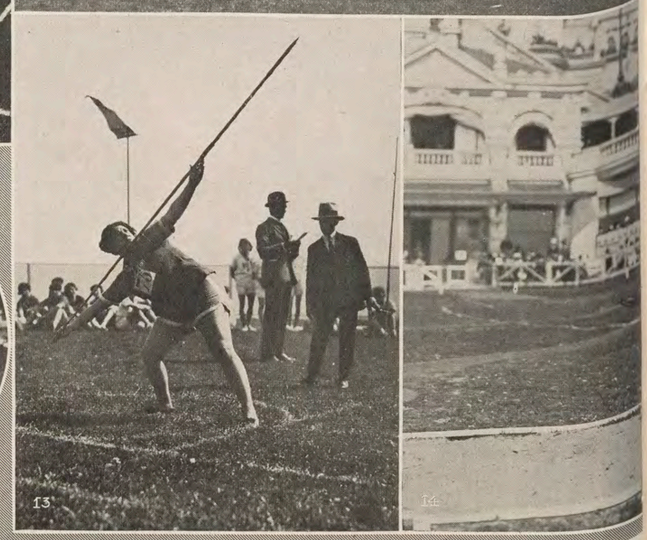
Mlle KUZEL SAUTE 1 M. 40

Mlle Kuzel, de Femina Sport, se classait première dans le sauf en hauteur avec élan, ex-æquo avec l'anglaise Miss Hatt. Toutes deux passaient la barre à 1 m. 40.

MISS HATT FRANCHIT 1 M. 40

L'Anglaise Miss Hatt sautait également 1 m. 40. Mlle Bracquemont était troisième avec 1 m. 35 devant Mlles Thérèse Brulé, Maugars et Walker, qui toutes sautaient 1 m. 30.

L'OLYMPIADE FÉMININE DE MONTE-CARLO



LES MEILLEURES ATHLÈTES DE FRANCE, DE SUISSE, D'ITALIE ET D'ANGLETERRE FURENT EN PRÉSENCE A MONTE-CARLO DANS LES DIFFÉRENTES ÉPREUVES. NOS REPRÉSENTANTES REMPORTÈRENT CINQ VICTOIRES. LE 74 MÈTRES HAIES, FUT GAGNÉ PAR Mlle DELAPIERRE. LE 800 MÈTRES FUT ENLEVÉ PAR Mlle BRÉARD, LE SAUT EN HAUTEUR FUT GAGNÉ PAR Mlle KUZEL ET LES LANCEMENTS DU POIDS ET DU JAVELOT FURENT REMPORTÉS PAR Mme GOURAUD-MORIS.

LES PREMIERS JEUX OLYMPIQUES FÉMININS FURENT UN SUCCÈS POUR L'ATHLÉTISME FRANÇAIS

1. Les représentantes d'Académia. — 2. Riviera Sport de Nice. — 3. L'Avant Garde de Nice. — 4. Racing Club de France. — 5. Le ballet exécuté par Riviera Sport. — 6. Une exhibition de danse rythmique par Académia. — 7. Le team du London Polytecnic. — 8. Académia de Genève. — 9. Club Pro-Patria de Milan. — 10. Sportives de Paris. — 11. Mlle Delapierre gagne le 74 mètres haies — 12. L'arrivée du 60 mètres plat, gagné par Miss Lines — 13. Mme Gouraud-Moris lance le javelot. — 14. Miss Lines, saute 1 m. 70. 15. Arrivée de Miss Lines dans le 250 mètres.

LE MATCH D'AVIRON OXFORD-CAMBRIDGE

LE HUIT DE CAMBRIDGE REMPORTE SA 33e VICTOIRE

Sur les 6.840 mètres qui séparent Putney de Mortlake, s'est disputé le 30 mars, le 73e match à huit rameurs mettant aux prises les équipes des Universités d'Oxford et de Cambridge. Oxford, qui avait eu le choix de la place, s'assurait un léger avantage au début, mais était bientôt remplacé en tête par Cambridge, qui finalement remportait la victoire par une longueur.

Que voulez vous savoir ?

Les consultations gratuites, réservées à nos lecteurs seront insérées dans la Vie au Grand Air, *et paraîtront dans l'ordre de leur réception, sans garantie de délai. Prière de poser chaque question sur une feuille séparée lorsqu'il s'agit de sports différents. Joindre 2 francs avec la bande d'abonnement ou 5 francs, si on n'est pas abonné, pour réponse par lettre. Il ne sera pas tenu compte des demandes de renseignements faites sous une autre forme et les adresses demandées seront données exclusivement par lettre. Les questions posées doivent être d'ordre absolument sportif et présenter un caractère purement encyclopédique.*

Les anciens " As " d'association.

Janniot, Cette. — Parmi les plus anciens joueurs internationaux de football association, citons Pierre Allemane qui le fut plus de 10 ans de suite, depuis 1900, puis Louis Back, de Paris, Alfred Block, de Paris, Fernand Canelle, émule d'Allemane, Duparc, de Paris, Eugène Fraysse, de Paris, Georges Garnier de Paris, Virgile Gaillard, de Paris, Grandjean, de Paris, Lucien Huteau, de Paris, Lambert, de Paris, Maurice Macaire, de Paris, Gaston Peltier, de Paris. Tous ces joueurs disputèrent des matches internationaux en 1900. — Parmi les plus anciens joueurs internationaux de rugby, citons ceux qui le furent en 1899 : M. Amond, L. Benoche, Bellencourt, R. de Bruss, Louis Dedet, Gisova, Gautier, E. Lewis, Lefèvre-Hubert, Moulu, Mamelle, J. Ollivier, Rischmann, Roosevelt, Sitoff.

La course cycliste Paris-Brest-Paris.

Léon Boulin, Franconville. — Paris-Brest-Paris cycliste se disputera en 1921. Cette épreuve se court tous les 10 ans. Elle fut créée par le *Petit Journal* en 1891 et fut gagnée cette année-là par Charles Terront ; en 1901, par Maurice Garin ; en 1911, par Emile Georget.

Les championnats du monde d'athlétisme de 1900.

Marcel Verdier, Chartres. — Les épreuves athlétiques disputées, à Paris, le 14 et 15 juillet 1900, avaient bien le titre de championnats du monde. Elles étaient ouvertes aux amateurs et aux professionnels. Les résultats furent les suivants : Amateurs. — 100 m. Jarvis (Américain), 10 s. 4/5 ; 400 m. Long (Américain) 49 s. 2/5 ; 800 m. Tysol (Américain), 2 m. 1 s. 1/5 ; 1.500 m. Bennett (Américain), 4 m. 6 s. ; 110 m. haies, Kraenzlein (Américain) 15 s. 2/5 ; 400 m. haies, Tewksbury (Américain) 57 s. 3/5 ; 2.500 m. steeple, Orton (Américain) 7 m. 34 s. 2/5. Saut en longueur avec élan : Krocenzlein (Américain) 7 m. 18 1/2 ; saut en hauteur avec élan, Baxter (Américain) 1 m. 90 ; saut à la perche, Baxter (Américain) 3 m. 30 ; poids de 7 k. 257, Sheldon (Américain) 14 m. 10 ; disque de 1 kil. 923, Bauer (Hongrois) 36 m. 04. — Professionnels : 100 m. Bredin (Anglais) 12 s. ; 400 m. Bredin, 53 s. 1/5 ; 1.500 m. Bredin, 4 m. 24 s. 4/5 ; 110 m. haies, J. Trijens (Français) 21 s. 1/5 ; 2.500 m. steeple, E. Neveu (Français 8 m. 9 s. ; 6 heures, V. Bagré (Français), 72 kil. 545. Cette dernière épreuve se courut le 5 août 1900, les autres, le 2 juillet. Saut en longueur avec élan : Sweeney (Américain) 6 m. ; saut en hauteur avec élan : Sweeney, 1 m. 80 ; poids, Schœnfield (Américain) 11 m. 31.

Le poids et la taille des crosses de golf.

Arnaud, Chantilly. — Le mieux que nous puissions faire, c'est de vous indiquer le poids exact des crosses et la longueur des manches de ces crosses dont se sert le champion français Arnaud Massy : driver, 379 grammes, 1 m. 09 ; brassy, 380 grammes, 1 m. 05 ; cleek, 430 grammes, 1 mètre ; fer, 435 grammes, 0 m. 94 ; mashie, 435 grammes, 0 m. 91 ; fer moyen, 445 grammes, 0 m. 92 ; poteur, 445 grammes, 0 m. 85 ; Mashie-niblick, 465 grammes, 0 m. 86 ; niblick, 510 grammes, 0 m. 88. Il est bien entendu que ces indications sont variables selon la taille et le style des joueurs. Massy mesure 1 m. 78 et pèse 80 kilogrammes. Ne croyez pas, en vous conformant à ce barème, que vous marcherez sur les traces du champion. C'est à vous de vous rendre compte de façon exacte des crosses qu'il vous faut. Dans le golf, il faut surtout éviter l'imitation, source de bien des déboires. Lorsque vous aurez trouvé le poids et la longueur qui vous conviennent exactement, vous ne devrez jamais vous en écarter, car une différence de quelques grammes peut, dans certains cas, être considérable et vous dérouter pour l'usage d'une crosse qui vous est familière avec un autre poids.

Qu'est-ce que l'obstruction au rugby.

Jules Lévy, Paris. — L'obstruction consiste à gêner plus ou moins habilement l'homme qui n'a pas encore ou qui n'a plus le ballon. Eviter l'obstruction n'est pas toujours facile pour l'arbitre. Celui-ci doit particulièrement surveiller : 1° la mise du ballon en mêlée le demi ne doit pas mettre le ballon dans les pieds de ses avants, les avants ne doivent pas lever le pied avant que le ballon soit mis en mêlée) ; 2° la remise en jeu du ballon à la touche (la touche doit être faite très droite et non légèrement en avant) ; 3° les petites passes en avant de mains en mains ; 4° les passes en ciseaux et les croisements volontaires des joueurs dans leurs offensives.

Que devient l'Alérion ?

Yves de Lacour, Rennes. — Dans un numéro récent de l'*Air*, M. Louis Lacoin répond exactement à votre question : « Je ne prétends pas, conclut-il, qu'un appareil de cette sorte puisse sortir sans retouches du cerveau de son inventeur, mais ceux qui, forts de leur droit strict et des statuts d'une Société d'étude, ont mis cet inventeur dans l'impossibilité de diriger la fin de la construction et les essais, ceux-là ont agi contre leurs propres intérêts en même temps que contre ceux, assez légitimes, de l'inventeur. J'aurais montré à votre rédacteur, s'il était venu chez moi, quelles fautes grossières avaient été faites pendant la fabrication et comment, dans l'Alérion, la stabilité est tout aussi bien assurée que dans l'aéroplane le plus perfectionné. Ce n'est pas moi qui ai demandé des subventions à l'Etat ; mais j'ai su, après coup, que c'était en mon nom qu'on les avait demandées. Je crois bien ne pas me tromper en affirmant que cet argent, dépensé correctement, aurait servi à mettre au jour un appareil très en avance sur tout ce qui se prépare actuellement. » Nous n'avons rien à ajouter, mais vous voyez que la question semble entrer dans une voie inattendue !

Les Français au tir aux pigeons.

Jacquemin, Le Trayas. — C'est en 1872 que le Grand Prix de tir aux pigeons de Monaco fut créé. Depuis cette date, jusqu'en 1900, il ne fut gagné que trois fois par des Français : en 1882, par le comte de Saint-Quentin ; en 1896, par H. Journu ; en 1899, par Moncorgé. Nos couleurs brillèrent rarement dans cette épreuve, ce qui ne rend que plus belle la victoire de H. Laffitte dans le Grand Prix de 1921. Au début, les Anglais furent souvent heureux, puis les Italiens manifestèrent, par la suite, une grande supériorité. A quoi tient-elle ? Nous ne saurions entrer dans de semblables développements à cette place.

A quand remonte la Coupe América.

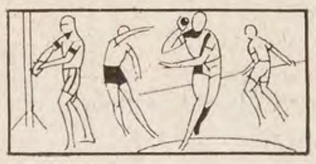
Byst, Oxford. — La Coupe America fut créée en 1851 et fut gagnée par le yacht *America*, battant l'*Aurora*. En 1870, seulement, seconde épreuve, qui revint au *Magic* précédant *Cambria*. C'est en 1895 que *Defender* triompha, devant *Valkyrie III*. Les *Shamrock* apparaissent en 1899 : *Columbia* le bat, ainsi qu'en 1901, il triomphera du *Shamrock II*, tandis qu'en 1913, c'est *Reliance* qui vaincra le *Shamrock III*.

Le championnat de France cycliste.

D. Colombet, Nice. — Nous sommes absolument de votre avis et avons soutenu dans la *Vie au Grand Air*, l'année dernière, la même thèse. Il est incroyable que le championnat de France cycliste sur route se dispute au début de l'année et puisse récompenser un coureur qui ne fera plus rien dans les autres épreuves classiques de l'année, comme ce fut le cas en 1920. Le système italien est de beaucoup préférable puisqu'il accorde le titre au meilleur homme de la saison. Nous avions ébauché dans la *Vie au Grand Air* un programme qui aurait pu donner toute sa sportivité au titre de champion. Seule l'U. V. F. peut changer cet état de choses. Mais la routine...

La brutalite en association.

Gustave Laporte, Milan. — Nous croyons très exagérées les critiques des journaux italiens à l'égard de la brutalité de nos joueurs d'association dans le match France-Italie. Il est à remarquer que, parfois, dans l'ardeur de la lutte le geste dépasse la pensée. Mais il est trop tard quand on s'en aperçoit ! Nos Alliés ont tort de se plaindre. Dans tous les cas, l'animosité ne pouvait pas s'exercer vis-à-vis de leur nationalité, mais était provoquée simplement par la combativité des deux équipes.



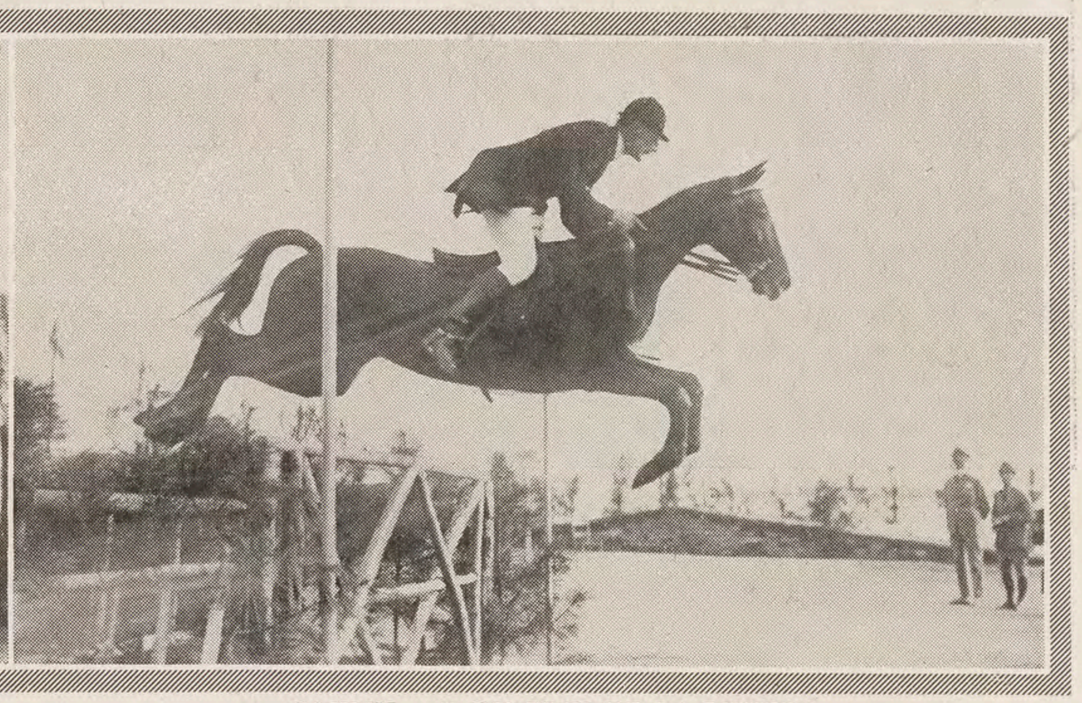
Hippisme

LE CONCOURS HIPPIQUE DE CANNES

LE CONCOURS HIPPIQUE DE CANNES, QUI S'EST DISPUTÉ DU 6 AU 11 MARS, EST UNE DES PRINCIPALES ET DES PLUS ÉLÉGANTES MANIFESTATIONS SPORTIVES DE LA COTE D'AZUR

ABRICOT, 1er DU PRIX DE PUISSANCE

Abricot, monté par le capitaine Gippon, triomphait dans le Prix de Puissance Militaire et du Couplé Militaire. Il se classait second dans le Prix du Casino Municipal.

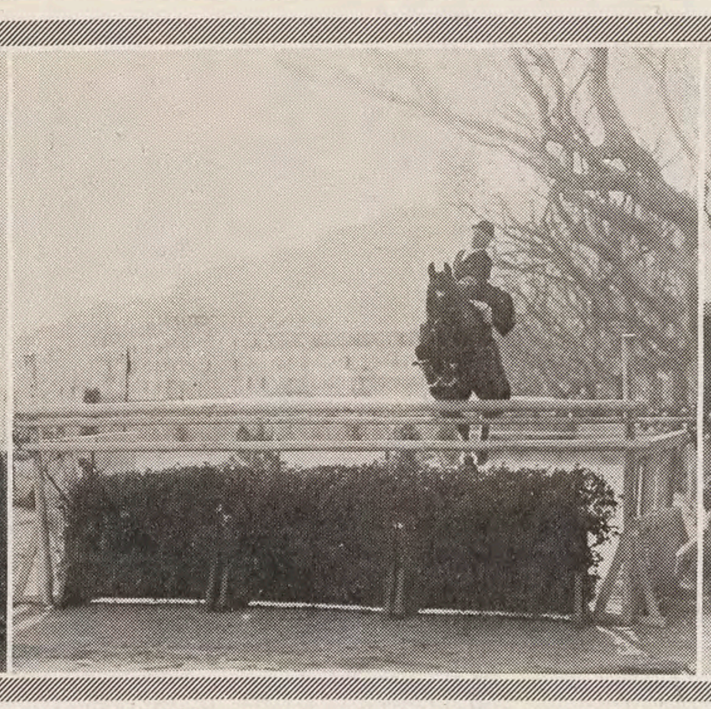


PAULIN, 1er DU PRIX DE LA RIVIERA

Le Prix de la Riviera (Concours civil international handicap), disputé le 8 mars, fut gagné par Paulin, à M. G. Lassus. Rajah, à M. Desmazières était 2e et Psyché 3e.

LA VAGABONDE, 1re DU PRIX DE LA MARNE

Le 8 mars, se disputait le Prix de la Marne (militaire). La Vagabonde, au capitaine Tisnes, triomphait dans cette épreuve.



THE DOCTOR, 1er DU GRAND PRIX DE CANNES

The Doctor, monté par M. de Royer, gagnant du Grand Prix de Cannes et du Prix du Casino Municipal.

PAULIN, 1er DU PRIX DES BAUQUES

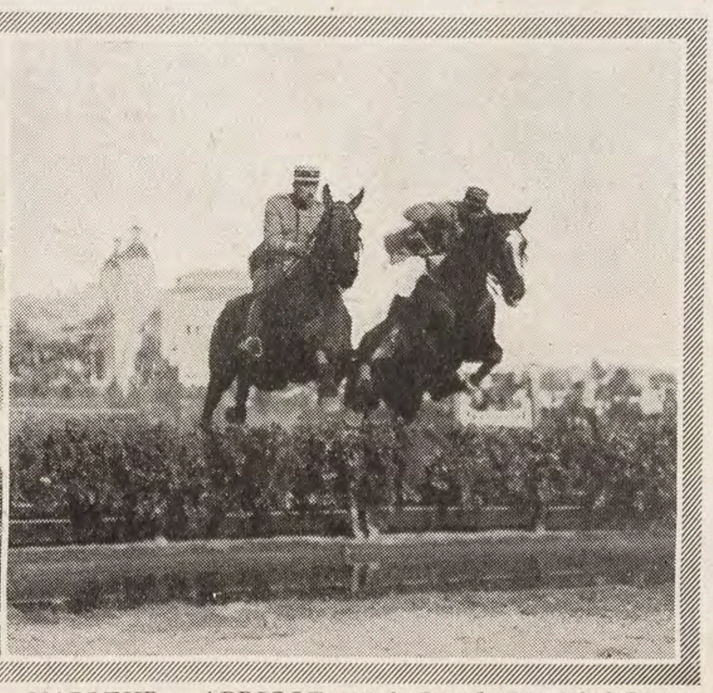
Monté par Mme Samazeuilh, Paulin, à M. G. Lassus, triomphait le 10 mars dans le Prix des Bauques (amazones).

PSYCHÉ, 1er DU PRIX DU COMMERCE

Monté par M. des Horts, Psyché qui était second dans le Prix des Hôtels, se classait 1er dans le Prix du Commerce.

BA-TA-CLAN, 1er DU PRIX DU COMMERCE

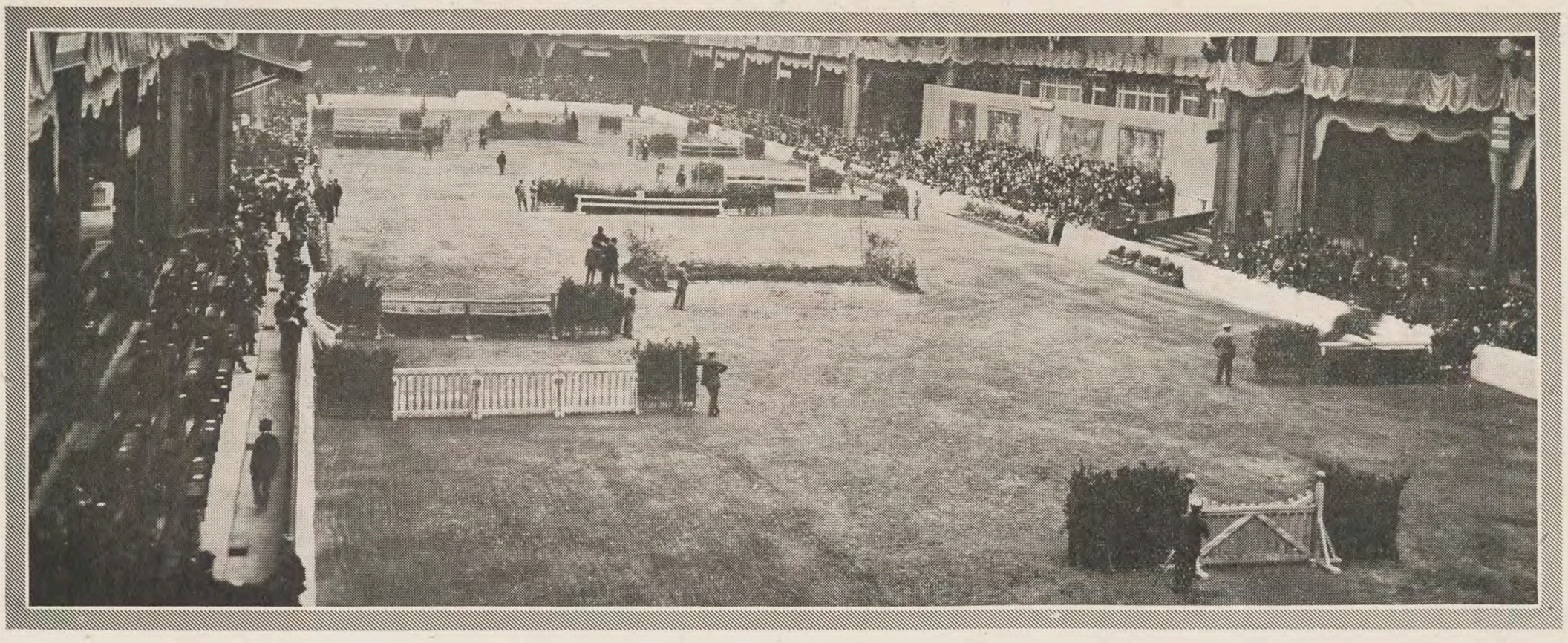
Le Prix du Commerce (couplés gentlemen et amazones), était remporté par Ba-ta-clan II, monté par Mlle de Rovira.



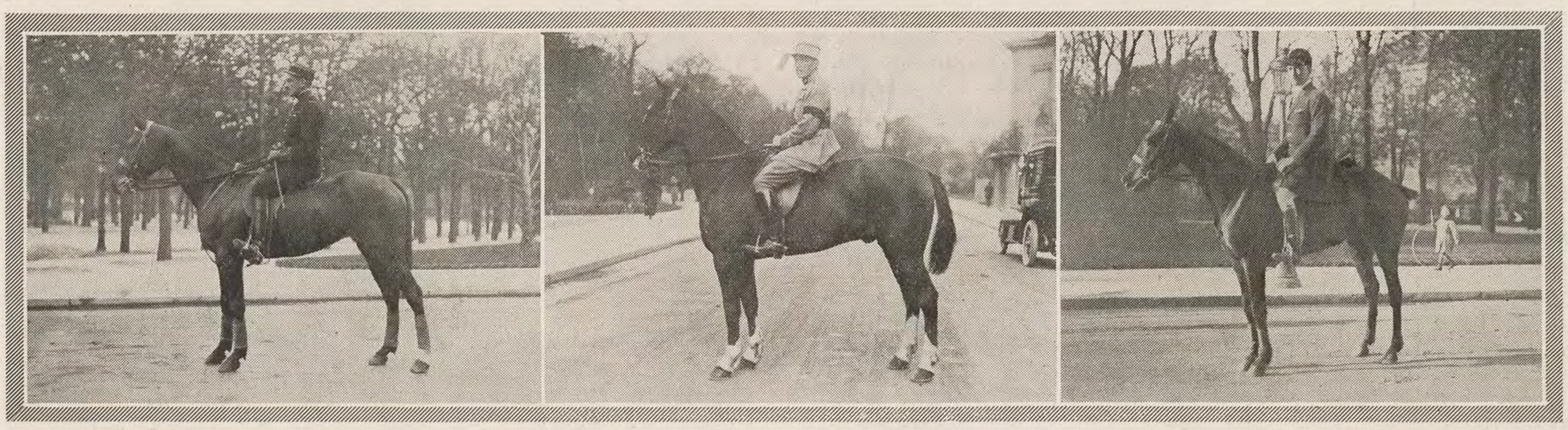
HABLEUR et ABRICOT, 1ers du Prix du Maréchal Pétain.

Le Prix du Maréchal Pétain est revenu à Hableur, monté par le Ct Gouy et à Abricot, monté par le Cne Gippon.

LE CONCOURS HIPPIQUE DE PARIS [1]



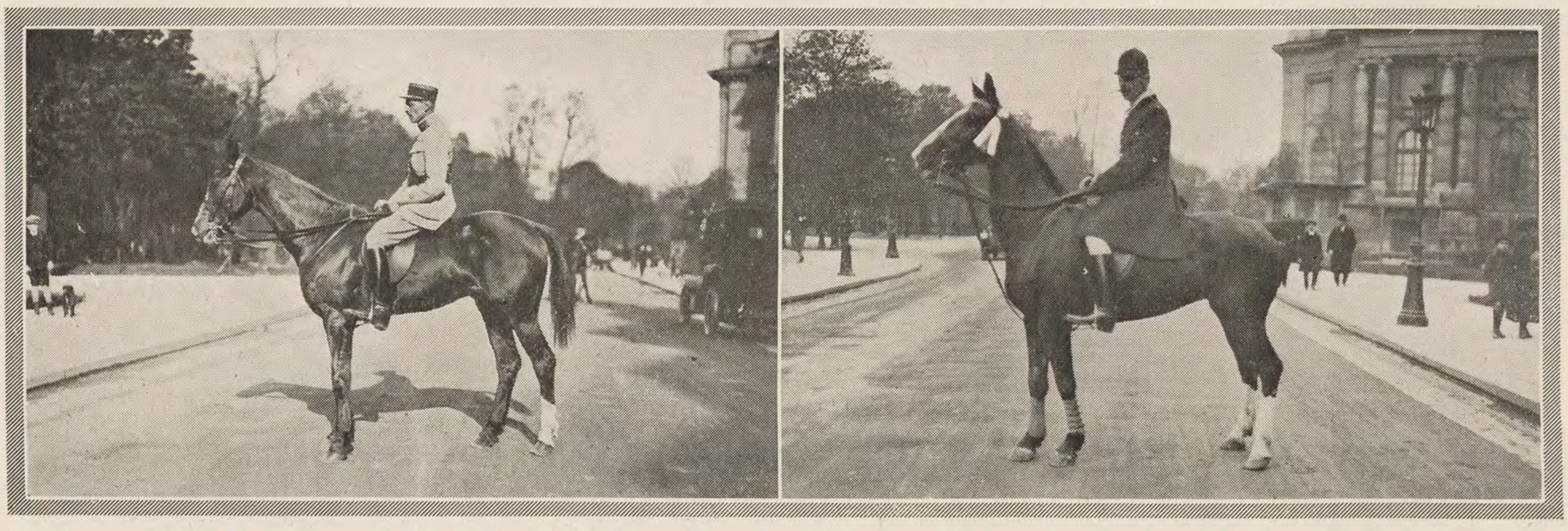
LE CONCOURS HIPPIQUE DE PARIS, COMMENCÉ LE 23 MARS, S'EST TERMINÉ LE 13 AVRIL. CETTE MANIFESTATION A CONNU, COMME LES AUTRES ANNÉES, UN GRAND SUCCÈS AUPRÈS DU PUBLIC ÉLÉGANT QUI FRÉQUENTA LE GRAND PALAIS. LE MONTANT DES ALLOCATIONS S'ÉLEVAIT A 312.392 FR. RÉPARTIS EN 665 PRIX



PENSÉE, GAGNANT DU PRIX SAINT-GEORGES
Le Prix Saint-Georges (Epreuve internationale d'obstacles gentlemen), disputé le 27 mars, est revenu à Pensée, à MM. de Rovira et H. Claire (H. Claire).

GRAND MATIN, GAGNANT DU PRIX DE L'OURCQ
Grand Matin, au lieutenant Lhotte, de l'Ecole Militaire de Saint-Cyr, a triomphé dans le Prix de l'Ourcq (Epreuve d'obstacles officiers).

JOUTANA, GAGNANT du PRIX de LA PRÉVOYANCE
Monté par M. de Lussy, Joutana, à M. G. Claverie, remportait le Prix de la Prévoyance (Epreuve internationale d'obstacles), disputé le 29 mars.



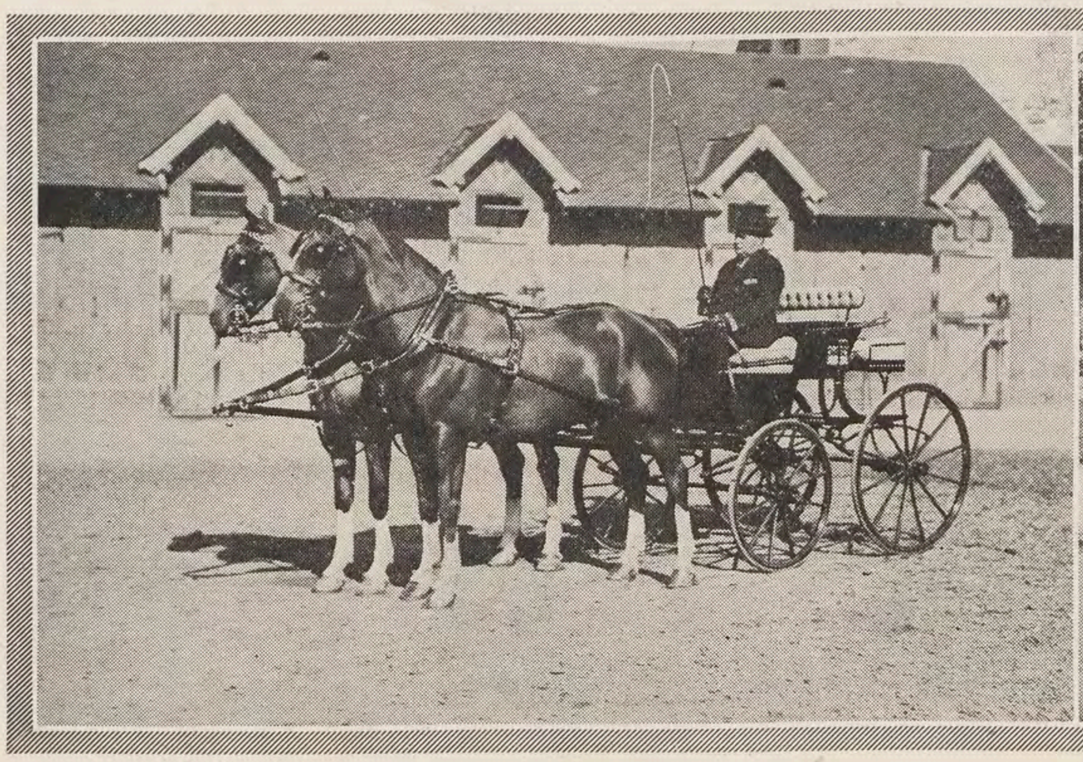
VALLANGERVILLE, LAURÉAT DU PRIX DE LA MARNE
Vallangerville, monté par le capitaine Azais, se distinguait dans le Prix de la Marne (Epreuve d'obstacles officiers), disputé le 30 mars. Favro et Galoche étaient premiers *ex-æquo* dans cette épreuve.

GALOCHE, GAGNANT DU PRIX DE LA HAYE-JOUSSELIN
Galoche, à M. G. Bonnefont, a triomphé dans le Prix de la Haye-Jousselin (Epreuve internationale d'obstacles gentlemen), disputé le 31 mars. Le vainqueur réussissait un parcours impeccable devant 53 autres concurrents.

(1) Nous donnons dans ce numéro les lauréats des épreuves disputées du 23 au 31 mars. Dans notre prochain numéro, nous publierons, en plus des vainqueurs des derniers concours, une étude complète de notre collaborateur, le commandant Hector, sur la grande manifestation hippique parisienne.

LE TANDEM DE M. A. CARON, LAURÉAT DANS LE CONCOURS D'ATTELAGES

Le 29 mars avaient lieu les prix internationaux pour équipages de maître (attelages à 1 cheval et tandems). Parmi les plus brillantes présentations, on remarqua les tandems de MM. A. Caron et G. Bouflot, ainsi que les attelages de MM. Chabrol, Franchomme, R. Guérin, Lnker, etc.



L'ATTELAGE DE M. ROY

Dans la 5e catégorie d'attelages en paire, le premier prix est revenu à la paire Pierbus et Querelleur, présentée par M. Roy, pour le marquis d'Andigné.

UNE AMÉRICAINE PRIMÉE

Cette américaine présentée par M. Roy, a été vivement remarquée par l'assistance qui admira cette présentation d'un chic et d'une élégance toute particulière.

(Harnais exécutés par Hermès frères.)

STEEPLE CHASES ET COURSES PLATES

HARRY L. EST-IL MEILLEUR QUE SOUVIENS-TOI ? — LES LEADERS EN HAIES ET EN OBSTACLES CONFIRMERONT-ILS LEURS PRÉCÉDENTS SUCCÈS ? — LES ÉPREUVES EN PLAT DÉBUTENT BIEN

Le steeple chasing a été obligé de se plaindre que la mariée était trop belle. Si les recettes ont bénéficié d'un temps superbe, les chevaux ont souffert des terrains durs ou se sont abstenus. Les partants ont été peu nombreux, les claquages fréquents et les chutes souvent mortelles. Les hommes se sont tirés indemnes ; c'est l'essentiel. Malgré la révélation de Harry L., payé 200 livres en Angleterre, Souviens-Toi demeure le grand hurdle racer du moment, et s'il conserve ses moyens on ne voit pas quel cheval pourra le battre sur les haies d'Auteuil. Harry L. est une grande machine douée de moyens formidables, sautant les haies en parabole, cassant l'adversaire par la puissance de son abatage, mais il semble cabochard ; il peut échapper à la main au moment où l'on s'y attend le moins ; il a donné à Auteuil l'impression qu'il allait faire une crasse en passant devant la sortie et a visiblement renâclé bien que n'ayant aucun effort à fournir. Son rival, Souviens-Toi, est allant, généreux et tire en finissant comme s'il voulait encore un tour de piste. Les préférences vont à lui pour les épreuves futures.

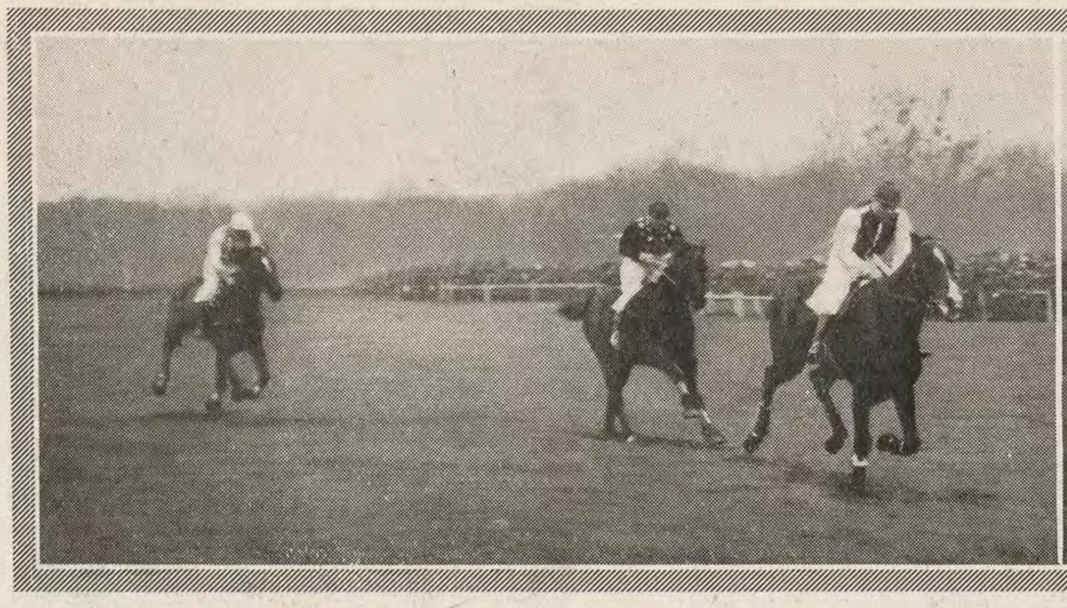
Bateau et Hallebardier sont des recrues intéressantes. Celui-ci n'a fait que poser des jalons, tandis que le cheval de M. Veil-Picard s'affirme comme un spécialiste aussi utile qu'Observateur semble décevant. Mais on peut douter que Bateau ait la vraie tenue.

Sur les gros parcours, le vieux Fonraud, impeccable sauteur, voit ses adversaires tomber comme s'il avait mauvais œil. Dorville, évitant les fortes secousses, s'abstient ou fait le vide. Huit victoires consécutives à son actif. Il nous eût fallu une rencontre avec Elseneur, Vimy III, révélé stayer, sautant trop haut, trop fort, de côté, et allant toujours ; Héros XII qui a fait une rentrée superbe sous un poids écrasant. Quant à Gribouille, il est encore loin de la virtuosité. Rains et Rainfall ont également promis plus qu'ils n'ont encore tenu.

En haies, Souviens-Toi, Harry L., Hallebardier, Bateau, Forearm, vainqueur du Grand Prix du Printemps ; en steeple chase, Héros XII, Dorville, L'Yser, Elseneur, Vimy III, Danseur du Roi, Rossator sont actuellement les as à opposer aux as anglais, qui trouveront bien coulant notre Auteuil renforcé, après Liverpool, où trente-quatre concurrents sur trente-cinq partants sont tombés dans le Grand National. Le Prix du Président de la République n'a rien vu de pareil, et le vainqueur, Héros XII, n'a pas trouvé le vide à l'arrivée. Il triomphait de Vimy et de Merzée.

ROSSATOR VIMY III MOGADOR LABOUREUR

SAUT DE LA RIVIÈRE DES TRIBUNES DANS LE PRIX D'AUTEUIL, (steeple chase, 25.000 fr., 3.5000 m.). Auteuil, 6 mars. — Le train a été fait par Laboureur devant Querelleur et Vimy III. Rains sautait de travers le talus à revers et commettait une grosse faute à la rivière des tribunes. Peu après le cheval de M. Kelekian était en tête mais marquait à nouveau une forte hésitation à la rivière du huit.

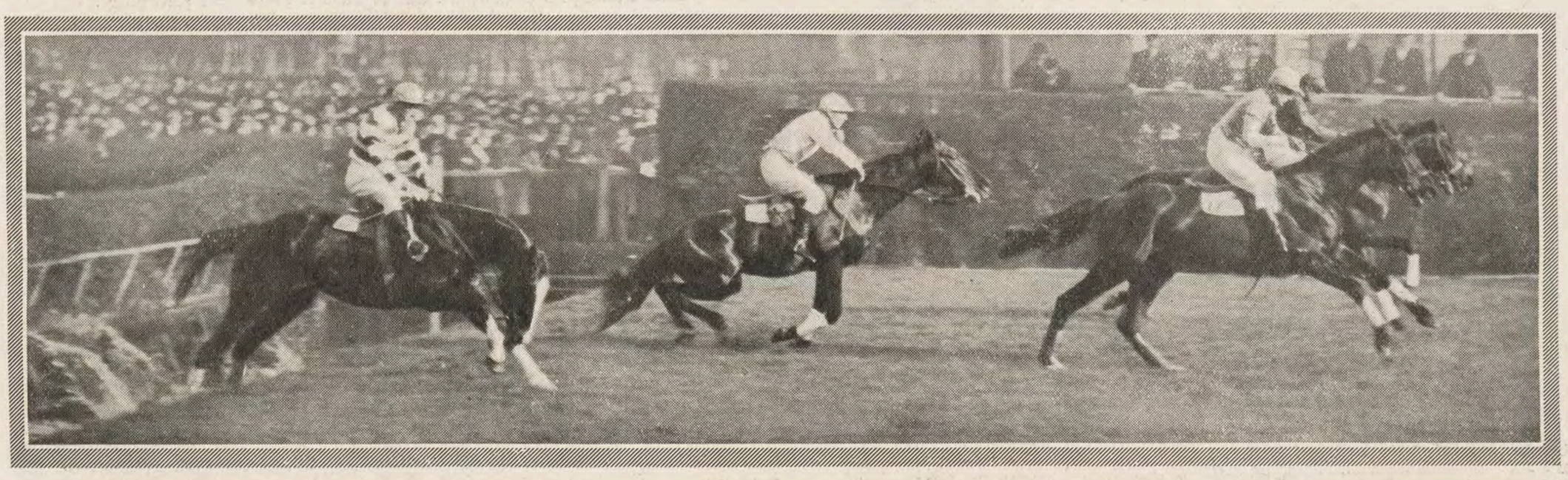


ROI BELGE ZOROBABEL VESINGTON CHIEF

ARRIVÉE DU PRIX CHAMPAUBERT (haies, 15.000 fr., 4.000 m.). Auteuil, 6 mars. — Vesington Chief s'est élancé en tête devant Zorobabel, Roi Belge, Gabée. En face, Vesington Chief était rejoint, mais le cheval du duc Decazes (F. Hervé) gagnait facilement.

RAINS ROSSATOR VIMY III

ARRIVÉE DU PRIX D'AUTEUIL. — Rossator, à M. G. Guerlain (R. Petit), après avoir très bien passé les deux gros obstacles, s'emparait du commandement qu'il conservait jusqu"au bout. Vimy III finissait fort mais était battu de trois-quarts de longueur.



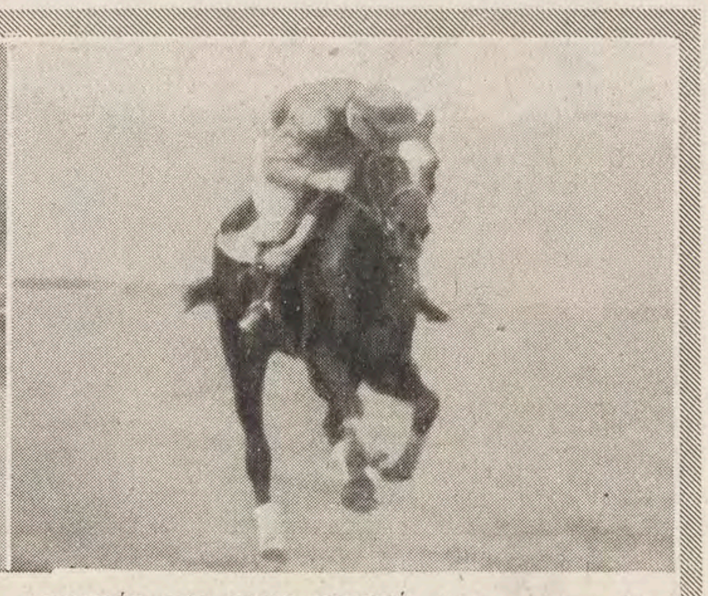
NAPO ULTIMATUM GOLDFISH GRIBOUILLE

LE SAUT DE LA RIVIÈRE DES TRIBUNES DANS LE PRIX SAXIFRAGE (steeple chase, 15.000 fr., 4.500 m.). Auteuil, 10 mars. — Jusqu'à cet obstacle, les quatre adversaires étaient restés ensemble. A la rivière du huit, Ultimatum et surtout Napo marquaient une certaine hésitation en se recevant. Goldfish et Ultimatum étaient devant Gribouille. Au bull-finch, Ultimatum prenait l'avantage. Sur le plat, Gribouille venait attaquer Ultimatum, à Mlle Guilmot (A. Benson), mais celui-ci conservait une demi-longueur. Goldfish était 3e.

La campagne de plat s'est ouverte avec les mêmes difficultés d'entraînement. Déjà, du bobo. Pas dans le camp des cracks dont ce n'est pas encore l'heure des solides galops. L'intérêt du premier jour se porte sur l'Optional de Maisons où viennent à nous les petits trois ans. L'écurie Liénart nous y sert un Café Crème savoureux à 11/1, et le favori, Black Larry, n'y est que troisième, derrière Balkanic. Dans le Prix du Val Fleury, Muscadin ne bat pas avec assez de désinvolture Simplex II, qui court mal ensuite à Saint-Cloud, où il semble se ressentir de sa précédente sortie. Setauket se montre toujours d'une vitesse foudroyante. Premier

ARRIVÉE DU PRIX SAXIFRAGE (steeple chase, 15.000 fr., 4.500 m.), Auteuil, 10 mars. — La course ne s'est dessinée réellement qu'après la rivière du huit. Napo, Gribouille, Goldfish et Ultimatum ayant pris la tête. Ultimatum, à Mlle Guilmot (Benson), gagnait.

ARRIVÉE DU PRIX MURAT (steeple chase, 35.000 fr., 4.500 m.), Auteuil, 13 mars. — Dès le début, Vimy III a pris plusieurs longueurs. Après la dernière haie, Vimy III et Elseneur étaient ensemble et Vimy III, à M. Liénart (G. Mitchell), l'emportait d'une longueur 1/2.



ARRIVÉE DU PRIX JUIGNÉ (haies, 20.000 fr., 3.800 m.). Auteuil, 13 mars. — Après un parcours groupé, Bateau, à M. Vieil-Picard (Benson), se détachait avec Fatalitas : mais après une courte lutte, Bateau l'emportait nettement.

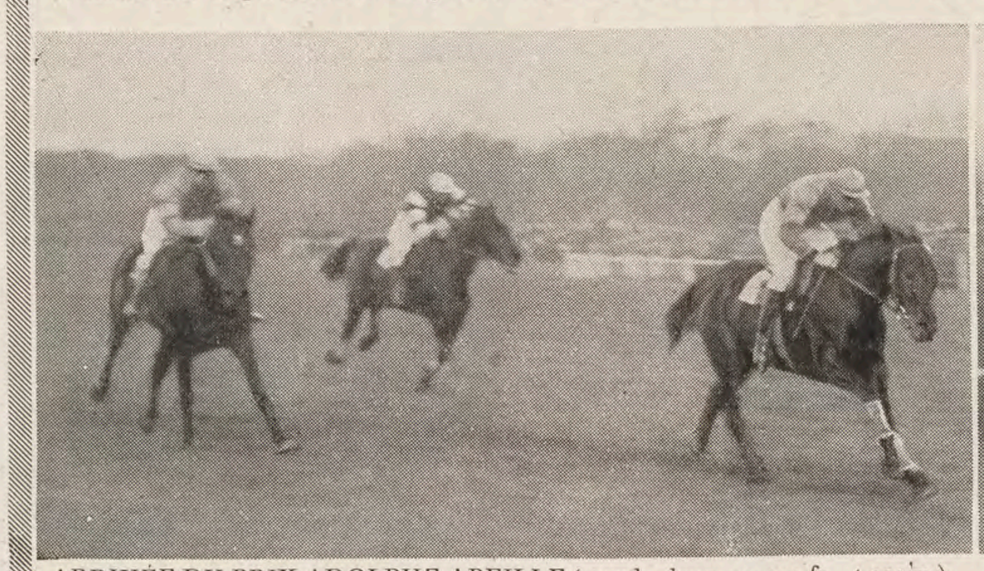
ARRIVÉE DU DEUXIÈME HANDICAP OPTIONAL (20.000 fr., 1.600 m.), Maisons-Laffitte, 14 mars. — Le Filon II est parti en tête devant Surbiton. Dans la ligne droite, Le Filon II, à Mme Ed. Blanc (Bellhouse), se détachait et l'emportait aisément, battant Surbiton de 6 longueurs.

LA COULEUVRE NAPO FONRAUD

LE SAUT DE LA RIVIÈRE DES TRIBUNES DANS LE PRIX GRANDMASTER (steeple chase, 15.000 fr., 4.500 m.), Auteuil, 27 mars. — Napo, La Couleuvre et Still Water ont pris la tête. A l'open-ditch, La Couleuvre faisait une faute. A la rivière, Napo était devant Still Water, Fonraud, La Couleuvre et Silver Spangle. Au brook, Fonraud était devant Still Water et La Couleuvre. Au talus à revers, La Couleuvre culbutait. Dans les tournants, Still Water glissait, Napo essayait vainement de rejoindre Fonraud, à M. Cerf (Berteaux), qui l'emportait de deux longueurs et demie.

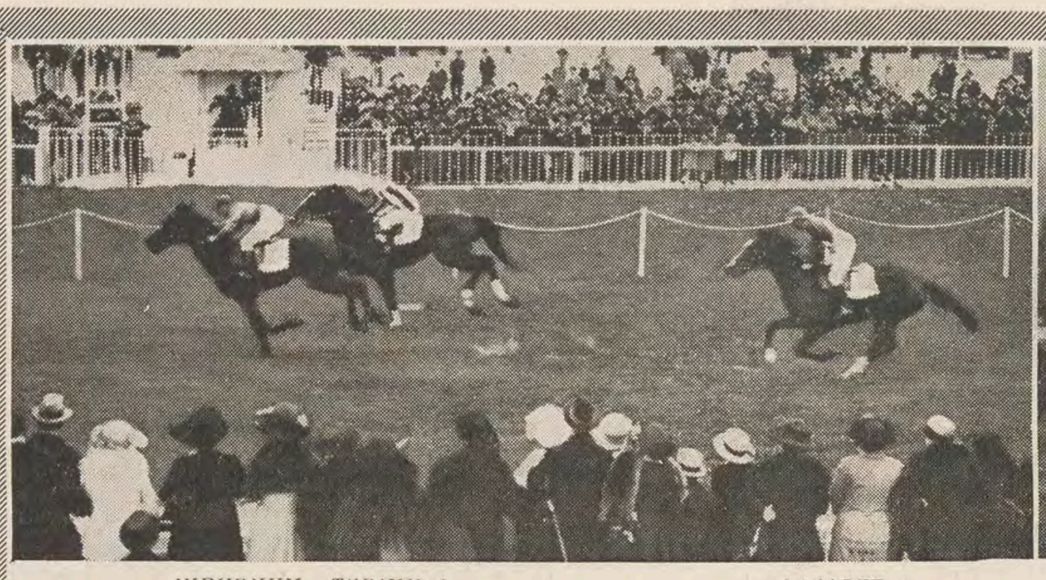
BATEAU RAINS FOREARM

LE SAUT DE LA DERNIÈRE HAIE DANS LE GRAND PRIX DU PRINTEMPS (haies, 30.000 fr., 4.500 m.). Auteuil, 20 mars. — Manou a d'abord mené. Dans le premier tournant, Ovillers était devant Manou, Forearm et Sainfoicrotte. Aux tribunes, Ovillers était toujours premier. En face, dans la piste intérieure des haies, Ovillers était devant Forearm, Bateau, Sainfoicrotte et Rains, puis Forearm passait devant Zorobabel et Bateau. Dans les tournants, la partie se dessinait plus clairement entre Forearm, Bateau et Rains. Sur le plat, Bateau essayait de rejoindre Forearm, à M. Ch. Liénart (R. Head), mais celui-ci conservait deux longueurs et demie ; Rains troisième à une longueur.



ARRIVÉE DU PRIX ADOLPHE ABEILLE (steeple chase, 20.000 fr., 4.200 m.). Auteuil, 20 mars. — Odoacre a d'abord mené. L'Yser faisait une grosse faute au brook. Dans les tournants L'Yser passait en tête, mais dans la ligne droite, Rossator, à M. Guerlain (Berteaux), dominait et l'emportait par une longueur et demie.

LE SAUT DE LA HAIE DU PAVILLON DANS LE PRIX COMMANDANT LOUIS BOSSUT (steeple chase militaire, 7.000 fr., 4.500 m.), Auteuil, 20 mars. — Siroco II, Gué du Roi, Briquette et Le Pommereux ont été d'abord en tête. Dans la ligne droite, Gué du Roi, au lieutenant Joly, revenait sur Briquette et Mon Trésor, qu'il battait très facilement.



VIBURNUM TERMINAL LASARTE

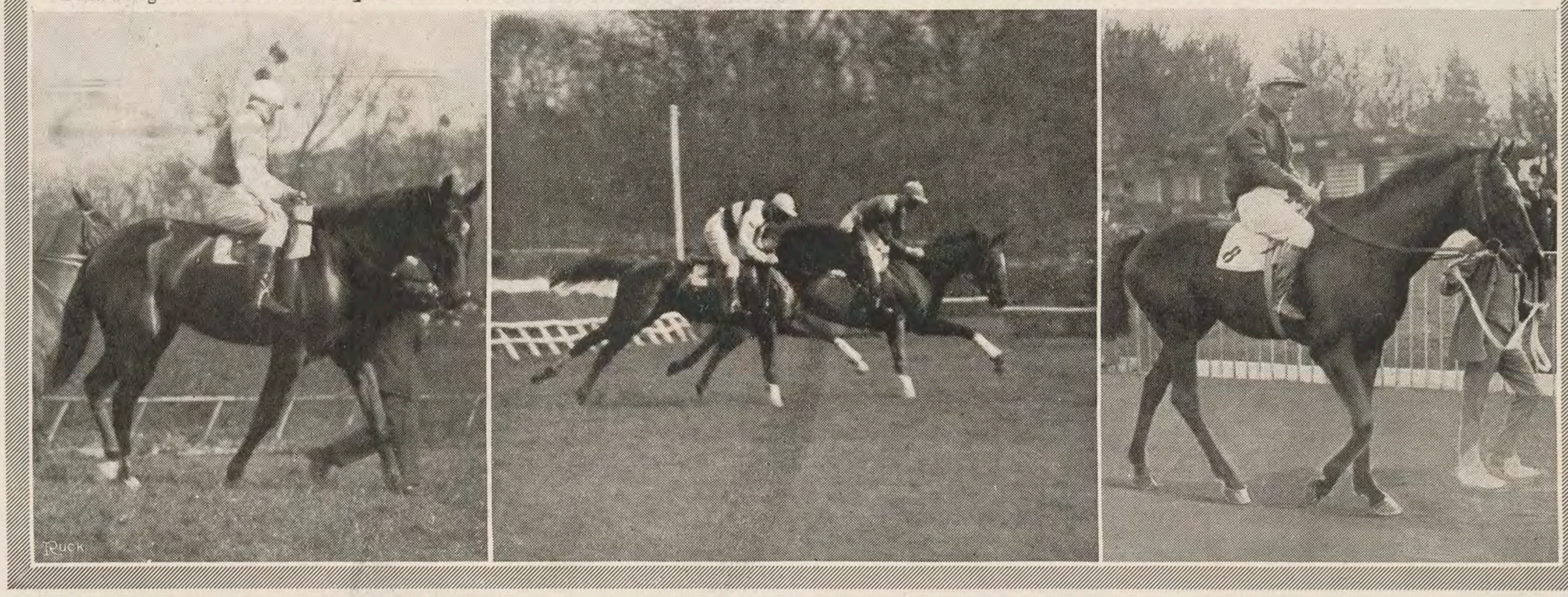
ARRIVÉE DU GRAND PRIX DE NICE (100.000 fr., 2.200 m.), Nice, 20 mars. — L'Ascalonite, Arbre Sec, Bergen et Kara Bouroum sont partis en tête. Terminal et Viburnum se rapprochaient et dans la ligne droite la lutte se trouvait circonscrite entre Viburnum, Arbre Sec, Bergen, Terminal et Lasarte. Viburnum, au baron E. de Rothschild (Mac Gee), conservait l'avantage sur Terminal qui précédait Lasarte.

ARBOIS BOUTON D'ALARME BOSCOBEL

ARRIVÉE DU PRIX PAUL AUMONT (20.000 fr., 3.100 m.), St-Cloud, 24 mars. — Arbois a mené devant Boscobel, Rupert et Bouton d'Alarme. Dans la ligne droite, Boscobel, Rupert et Bouton d'Alarme faisaient leur effort. Boscobel, à M. Macomber (O'Neill), dominait et gagnait. Rupert fléchissait. Arbois qui faisait preuve de plus de courage, était troisième derrière Bouton d'Alarme. Rupert était quatrième.

TWIFORD WAR ROCKET HÉROS XII FONRAUD ULTIMATUM LA COULEUVRE VIMY III ODOACRE RAINFALL

LE SAUT DE LA RIVIÈRE DES TRIBUNES DANS LE PRIX DU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE (steeple chase, 75.000 fr., 4.500 m.), Auteuil, 27 mars. Rainfall, La Couleuvre, Odoacre, Dorville, War Rocket, Vimy III et Querelleur III sont partis les premiers. A l'open-ditch, Dorville culbutait. Pour aborder la rivière des tribunes, La Couleuvre, Rainfall, Ultimatum, Odoacre, Querelleur III étaient les premiers : War Rocket tombait. A la haie du brook, Rainfall était devant Héros XII. Odoacre, Vimy III, Querelleur III, Ultimatum et Twiford. Dans les tournants, Héros XII précédait Rainfall, Vimy III, Ultimatum, Merzée, Fonraud et Querelleur III, Odoacre, Vimy III, Querelleur III, Ultimatum et Twiford. Dans les tournants, Héros XII précédait Rainfall, Vimy III, Ultimatum, Merzée, Fonraud et Querelleur III, Dans la ligne droite, Héros XII, à M. Coulon (Thibault), dominait la situation. Vimy III prenait la seconde place, devant Merzée, Ultimatum, Odoacre, Fonraud et Rainfall.



HÉROS XII, à M. Coulon, monté par Thibault, entraîné par Roch Filippi, gagnant du Prix du Président de la République (steeple chase, 75.000 fr., 4.500 m.), couru le 27 mars, à Auteuil.

PENDANT LE PRIX LE GOURZY (haies, 25.000 fr., 4.500 m.), Auteuil, 27 mars. — Papp a mené devant Fatalitas. Fatalitas tombait au dernier tournant ainsi que Papp qui culbutait à la dernière haie. Hallebardier, à M. Lazard (Barré), gagnait sans être inquiété.

LE FILON II, par Verwood et Roselys, à Mme E. Blanc, monté par Bellhouse, entraîné par Walton, gagnant du Prix E. Blanc (40.000 fr., 1.500 m.). disputé le 26 mars, à Saint-Cloud.

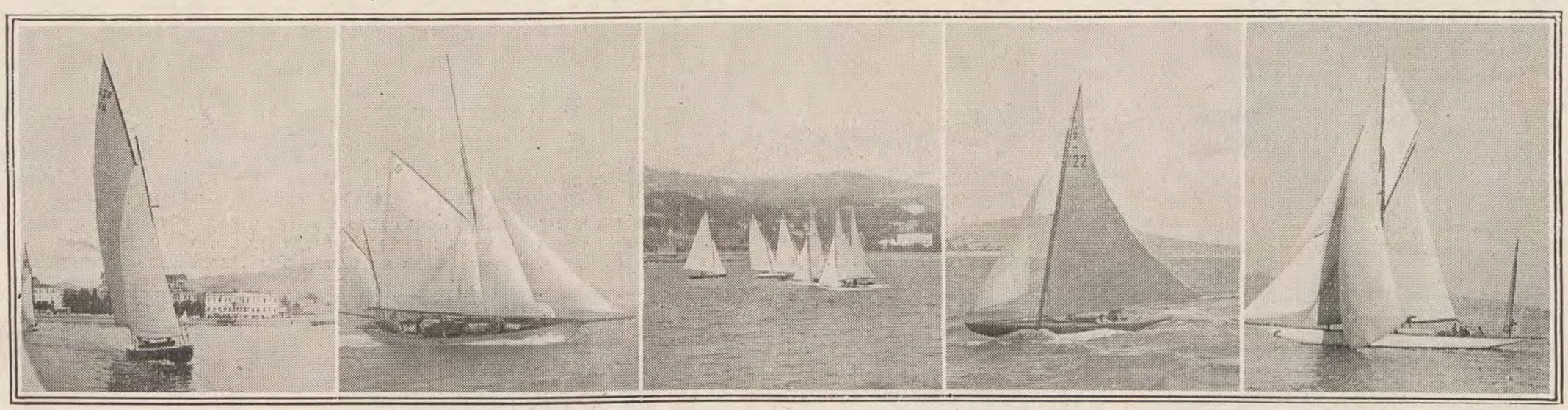
succès de l'écurie Macomber qui, le lendemain, à Saint-Cloud, s'adjuge trois courses avec Jassy, Terminal et Stephano, tandis que l'entraînement Lieux remporte le Prix de Saint-Cloud avec Spectateur, un poulain alezan doué de grands moyens, par Clairet. Corcoran II, second, peine sur le macadam. Il est fin prêt, mais a eu un léger accroc de ferrure, la veille. Net, troisième, est petit cheval.

Le lundi, second d'Optional. Le Filon II, qui a couru et gagné une fois à deux ans sur 800 mètres est le filon que suivent les malins. Il est maître du train de bout en bout, sur son propre terrain. La course est, pour la seconde place, entre Surbiton, Sensation, dans cet ordre. Les autres naviguent loin derrière sur un mauvais départ. Banka doit faire mieux. A retenir la manière dont Ramoneur gagne le Prix de l'Etang Sec — pas autant que le terrain. Les apprentis sont piteux dans le Prix du Val d'Enfer où deux concurrents culbutent dans une bousculade. Ma Fancy y bat Saint-Marc, et Ecossais mal monté.

Un vaincu de l'Optional, Pochard, est devant la favorite Pergola, au Tremblay ; mais M. Macomber vient de gagner avec Pommereh. La casaque a changé, et aussi l'entraîneur, mais O'Neill est toujours un peu là, pas encore assez là pourtant dans le Grand Prix de Nice qui échappe à Terminal et revient à Viburnum, au baron Edmond de Rothschild, rendant sept livres à son runner up. Bonne note pour Bay Cherry, l'étalon du comte G. de Talhouet-Roy. Les séances continuent où nous verrons mieux que le paresseux Decurion.

SAINT GEORGES.

La revue du mois



13-28 février. — LES RÉGATES INTERNATIONALES DE CANNES ONT ÉTÉ FAVORISÉES PAR UN TEMPS SUPERBE. — DE GAUCHE A DROITE : 1. "MON ZOZIAU", A M. CARON, GAGNANT DE L'ÉPREUVE DES 8 M. 50. — 2. "FANTASIA II" A M. WEIL, GAGNANT DE LA COUPE ÉDOUARD VII. — 3. PENDANT UNE ÉPREUVE. — 4. "FILM" A M. EXSKAW, GAGNANT DE L'ÉPREUVE DES 6 MÈTRES. — 5. "SAINT-ALBAN" AU VICOMTE VIRET, GAGNANT DE L'ÉPREUVE RÉSERVÉE AUX 40 TONNEAUX.

1er mars. — LES PRINCIPAUX VAINQUEURS DU CONCOURS HIPPIQUE DE MENTON-CAP MARTIN FURENT : DE G. A D. 1. LODÈVE, MONTÉE PAR LE CAP. FRANCK TIMES, GAGNANTE DU HANDICAP. — 2. HABLEUR, MONTÉ PAR LE COMMANDANT GOUY, GAGNANT DU PRIX DE LA VICTOIRE. — 3. MANON, MONTÉE PAR LE CAPITAINE COSTA, PREMIÈRE DU PARCOURS DE CHASSE ET DE LA COUPE CIVILE. — 4. HUDSON ET ILLUMINATION, MONTÉ PAR LE S.-Lt BRUNIER, GAGNANTS DU PRIX DES TANDEMS.

VIENNE, FONDATEUR DU WONDERLAND, EST MORT D'UNE LONGUE MALADIE.

LE NOUVEAU VÉLODROME DE STRASBOURG COMPRENDRA UNE PISTE EN CIMENT DE 200 MÈTRES ET UNE PISTE PÉDESTRE ET POURRA CONTENIR 10.000 SPECTATEURS.

6 mars. — JOUÉ A COLOMBES, LE MATCH OPPOSANT LE R. C. F. AU STADE TOULOUSAIN FUT TRÈS DISPUTÉ. LA FIN ÉTAIT SIFFLÉE SUR 9 A 6 EN FAVEUR DU RACING.

M. LUDOVIC FEUILLET DE LA MAISON ALCYON, DÉCORÉ DE LA LÉGION D'HONNEUR.

LA V. G. A. DU MÉDOC RENCONTRAIT A PARIS LE TEAM D'ASSOCIATION DU RACING. APRÈS UN DÉBUT EN FAVEUR DES VISITEURS, CEUX-CI PARVENAIENT A FAIRE MATCH NUL.

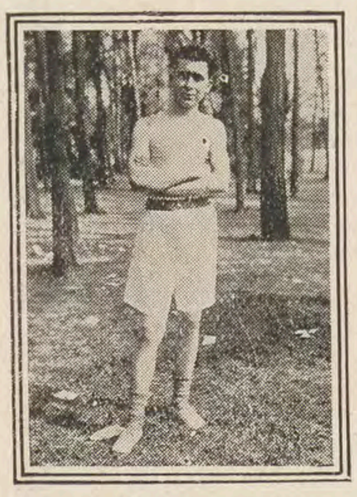
DÉPART DU CHAMPIONNAT DE FRANCE DE CROSS CYCLO-PÉDESTRE. F. PÉLISSIER, QUI BATTAIT CHRISTOPHE, ÉTAIT DÉCLASSÉ POUR AVOIR GÊNÉ SON ADVERSAIRE.

GILBERT SARDIER, GRAND AS DE LA GUERRE, PRÉSIDENT DE L'AÉRO-CLUB D'AUVERGNE ENTOURÉ DE QUELQUES ÉLÈVES PILOTES DE L'AÉRO-CLUB D'AUVERGNE.

13 mars. — LE S. A. BORDELAIS RENCONTRAIT L'OLYMPIQUE AU STADE BERGEYRE: ANDRÉ, TRANSFUGE DU RACING, JOUAIT POUR L'OLYMPIQUE QUI GAGNAIT PAR 8 A 3.

POUR LA COUPE DE FRANCE, LE CLUB ATHLÉTIQUE DE PARIS RENCONTRAIT L'OLYMPIQUE. LES OLYMPIENS MARQUAIENT 2 BUTS CONTRE 1 AUX CAPISTES.

DÉPART DU CROSS COUNTRY DES VÉTÉRANS DISPUTÉ DANS LE PARC DE SAINT-CLOUD. BOUCHARD GAGNAIT FACILEMENT BATTANT MOCHÉ, HONOREZ ET BONHEURE.



DUCHER, 1er DU CROSS COUNTRY DE L'U. S. E. P., DISPUTÉ AU PARC SAINT-MAUR.

LE CHAMPIONNAT DE CROSS COUNTRY DE L'U. S. E. P. DISPUTÉ AU STADE OLYMPIQUE DE SAINT-MAUR, A ÉTÉ GAGNÉ PAR DUCHER DE L'AVANT-GARDE DE SAINT-MAUR.

DÉPART DU CHAMPIONNAT DE PARIS DES JUNIORS, DISPUTÉ A SAINT-CLOUD, GAGNÉ PAR PHILIPS DU CLUB ATH, DE LA GÉNÉRALE, DEVANT JOUVERT ET DERENNES.

BATTE, GAGNANT DU CHAMPIONNAT DE PARIS DE L'ACADÉMIE, A SAINT- CLOUD.

17 mars. — NOTRE COLLABORATEUR, L'ESCRIMEUR BIEN CONNU JOE BRIDGE, A REÇU AUX INVALIDES LA MÉDAILLE MILITAIRE POUR FAITS DE GUERRE.

LE CHAMPIONNAT DE CROSS COUNTRY DES PETITS A. FUT DISPUTÉ DANS LE PARC DE SAINT-CLOUD PAR 250 COUREURS. LAMBERT ET RIJOLLET TRIOMPHAIENT.

GIRARDENGO PASSANT A MENTON AU COURS DE L'ÉPREUVE GÊNES-NICE. GIRARDENGO TRIOMPHAIT ET BATTAIT DE 16 M. AZZINI ET PÉTINO. H. PÉLISSIER 5e.

27-28 mars. — A STRASBOURG, LE C. DE VITRY RENCONTRAIT LE F. E. C. DE LA CHAUX-DE-FONDS. LES PARISIENS TRIOMPHAIENT DES SUISSES PAR 1 A 0.

L'ÉQUIPE D'ASSOCIATION PRO VERCELLI, SIX FOIS DE SUITE CHAMPION D'ITALIE, QUI A BATTU A DEUX REPRISES LE ONZE DU CLUB SPORTIF DES TERREAUX.

L'ÉQUIPE PREMIÈRE DE L'U. SPORTIVE DE BELFORT, ÉLIMINÉE DE LA COUPE DE FRANCE PAR RED STAR, A TRIOMPHÉ DE L'ÉQUIPE PREMIÈRE DE L'A. S. FRANÇAISE

LE DERNIER MATCH DU CHAMPIONNAT D'ALSACE S'EST JOUÉ A STRASBOURG. IL METTAIT AUX PRISES L'A. S. STRASBOURG ET LE F. C. DE MULHOUSE QUI GAGNAIT.

L'ÉQUIPE F. C. DE ROUEN, CHAMPION DE HAUTE NORMANDIE : BARNES, MOREL, DECOISY, WITY, DIOTON, BLAISOT, POTEL, NILSA, COQUIN, BACHELET, RENEAULT.

DÉPART DE LA COURSE DES 5.000 MÈTRES, DISPUTÉE AU COURS DU MEETING OLYMPIQUE DE MONTE-CARLO. DE NYS, DU R. C. F., TRIOMPHAIT BATTANT DUQUESNE.